



(*Texto com revisão.*)

**O SR. PRESIDENTE** (Acir Gurgacz. Bloco Apoio Governo/PDT - RO)

– Declaro aberta a 39ª Reunião, Extraordinária, 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 das Srªs e dos Srs. Senadores é dada como aprovada.

A presente reunião destina-se à audiência pública em cumprimento aos Requerimentos nºs 54 e 56, de 2013, da CRA, de minha autoria, com a finalidade de apresentar os resultados da diligência realizada no trecho do meião da BR-319, que liga Porto Velho a Manaus, mostrando as condições da rodovia e o atual desenvolvimento dos trabalhos para o licenciamento ambiental, visando à manutenção da rodovia e futura restauração dos 405 quilômetros do trecho do meião da BR-319, única via terrestre de transporte de produtos agrícolas e de passageiros de Rondônia e os demais Estados da Federação para o Amazonas e Roraima.

Antes de nós iniciarmos os nossos trabalhos, eu peço às senhoras e aos senhores que façamos um minuto de silêncio em memória do nosso líder Nelson Mandela, para que possamos homenagear esse grande líder que foi Nelson Mandela, não somente para a África do Sul, mas para todo o País.

(*Faz-se um minuto de silêncio.*)

**O SR. PRESIDENTE** (Acir Gurgacz. Bloco Apoio Governo/PDT - RO)

– Caros amigos e amigas que nos acompanham pela TV Senado e pela Rádio Senado, realizamos nos dias 24 e 25 de novembro uma diligência desta Comissão para vistoriar a situação atual da BR-319. A situação das pessoas que vivem às margens da rodovia é de total isolamento, sejam as famílias e trabalhadores que moram no distrito de Realidade, cerca de 100 quilômetros acima de Humaitá, seja quem se arrisca a viver na região chamada meião, na rodovia, bem como o povo que vive no Igapó-Açu, a 300 quilômetros de Manaus. Todos reclamam da atual situação ou do estado da BR-319.

Pessoas como a D. Creuza de Assunção Correia, residente na travessia do Igapó-Açu, no Amazonas, lembra a época em que seu comércio tinha bastante movimento, quando a rodovia estava em boas condições, e ela faturava o suficiente para sustentar seus dez filhos. Ou então pessoas como o madeireiro Hunecke Zahn, que saiu de Rolim de Moura, em Rondônia, e que hoje tenta viver e trabalhar no Distrito de Realidade, cerca de 100 quilômetros de Humaitá. Ele afirmou para nós que a vida às margens da BR se resume a poder trabalhar e produzir durante apenas três meses do ano. Isso porque, durante os restantes dos meses, com as chuvas, a estrada fica intransitável e tudo o que se produz é perdido.

Eu lembro aqui o compromisso que a Presidenta Dilma assumiu com as populações do Amazonas e de Rondônia em 2010, de que construiria a rodovia BR-319. Ela afirmou que nós podemos dar exemplo para o mundo. E um dos



exemplos está aqui: é a BR-319, que, nesse trecho central, será transformada numa verdadeira rodovia-parque.

A construção levará em consideração o meio ambiente, o desenvolvimento e o interesse dos mais de 20 mil brasileiros que moram na região, disse a Presidenta quando ainda era Ministra-Chefe da Casa Civil, na inauguração do trecho de 208 quilômetros da rodovia, entre Porto Velho e Humaitá. E, sem sombra de dúvidas, a BR-319 pode ser reconstruída aproveitando-se o leito da rodovia que ainda existe, acabando, assim, com o isolamento daquela população que vive às margens da rodovia, com a melhoria da qualidade de vida dessas pessoas e fomentando as economias local e regional.

É possível fazer tudo isso com respeito ao meio ambiente. Existem exemplos internacionais e nacionais de respeito ao meio ambiente em rodovias, estradas, que foram construídas, adaptadas para que a fauna pudesse sobreviver com o mínimo de intervenção humana.

A chamada Rodovia Sobre o Mar, na Flórida, Estados Unidos, é um exemplo desse tipo de cuidado com o meio ambiente. É uma estrada de mais de 200 quilômetros de extensão construída sobre o antigo eixo de uma ferrovia, suspensa sobre colunas no mar, ligando um arquipélago de mais de cem ilhas. A estrada foi construída em 1912 e passou por reforma em 1980. Construída dessa forma, a estrada respeita dois refúgios de vida silvestre nacional, um santuário marinho nacional e um parque estadual que estão rodeados por um ambiente marinho, cheio de vida selvagem terrestre e marinha abundante.

Na Alemanha, existe outro grande exemplo de rodovias construídas para causar o mínimo impacto ambiental, que são as *autobahns*. Em diversos trechos das rodovias, há túneis para passagens de animais e muros de proteção para evitar a travessia desses animais. Essas medidas não só ajudam a preservar a fauna e a flora local como recuperam áreas que já estavam sofrendo com a presença humana. Isso porque, se por um lado evita a presença de animais nas rodovias; por outro, impedem a presença humana na floresta.

Hoje em dia, muitos animais se aproximam do muro das rodovias porque sabem que lá não há presença humana e eles se sentem seguros. Nas *autobahns* da Alemanha, há trechos onde construíram túneis para os carros só para proteger a natureza do barulho e dos faróis dos carros. Na *Autobahn* 017, entre as cidades de Dresden, na Alemanha, e Praga, capital da República Tcheca, por exemplo, foram construídos três desses túneis.

No Canadá, existem 41 pontes vivas instaladas em rodovias que atravessam florestas e reservas naturais. São passagens verdes que permitem que os animais circulem com segurança em seus *habitats*, além de cumprirem o fundamental papel de reduzir as emissões de carbono originadas dos automóveis, caminhões e dos centros urbanos de onde partem as estradas.

Essas pontes vivas também foram erguidas em outras partes do mundo, como nos Estados Unidos, na Austrália. Mas, infelizmente, ainda não existe esse tipo de construção no nosso território brasileiro. Aqui no Brasil, o projeto Corredor das Onças, realizado pelo ICMBio, em parceria com o Instituto de



Economia da Universidade Federal de Campinas (Unicamp) representou este ano um esforço de conscientização ecológica nas rodovias do Estado de São Paulo, especialmente na região de Campinas.

Foi feita uma panfletagem com material educativo explicando os hábitos da onça parda, buscando reduzir o risco de atropelamento desses animais, mas poucas estruturas foram criadas para proteger a fauna.

Esse é um esforço muito importante, mas precisamos avançar muito para chegarmos ao patamar das rodovias ecológicas que existem em países desenvolvidos e tenho certeza de que a reconstrução da BR-319 é a oportunidade ideal para que possamos inovar no Brasil, com estruturas que garantam a sobrevivência e a qualidade de vida da fauna na Amazônia.

A transformação da BR 319 em uma rodovia-parque é uma alternativa que temos que discutir com o Ibama, com o DNIT e com os órgãos ambientais brasileiros. Sua adoção elevaria o custo de construção e manutenção da rodovia, mas, mesmo assim, compensaria o investimento diante dos benefícios para a população da Amazônia, para o turismo, para o comércio, para a indústria e para a agricultura, desde que fosse permitido o transporte de cargas em pequenos caminhões para os produtos hortifrutigranjeiros, para o pescado e derivados da produção de leite do Estado de Rondônia.

Após a realização da diligência, desenhamos dois cenários futuros para a BR 319, que são o que queremos discutir hoje, aqui, na audiência pública da Comissão de Agricultura do Senado.

O primeiro é a liberação do licenciamento ambiental para as obras de manutenção de todo o trecho intermediário da rodovia, que compreende os 405 quilômetros do chamado meião da rodovia, que está sendo realizado pelo órgão ambiental do Amazonas, o IPAAM, com a anuência do Ibama e do ICMBio.

Em julho deste ano, o IPAAM concedeu licença ambiental para a realização do serviço de manutenção em um trecho de 82 quilômetros, que começa no quilômetro 432, no Rio Tupunã, até o quilômetro 514, no Rio Igapuáçu, além de um trecho de 142 quilômetros da região do Igarapé Novo, no quilômetro 358, até o Igarapé Piquiá, no quilômetro 500.

Esses dois trechos estão em perfeitas condições. Não há problema de falta de trafegabilidade nesses dois trechos em que o DNIT está atuando, ou seja, para os 405 quilômetros no trecho intermediário, o IPAAM já liberou licença ambiental para a realização de manutenção na maior parte do trecho.

Há um pedaço de 80 quilômetros dentro de unidades de conservação do IPAAM para o qual o IPAAM aguarda a anuência do Ibama e do ICMBio, que devem se posicionar nos próximos 15 dias.

Nossa expectativa é de que, a partir da metade do ano que vem, todos os lotes para o serviço de manutenção estejam contratados e em execução, para que até o final de 2014 essa ligação entre Porto Velho e Manaus esteja concluída e integrada, no que diz respeito ao serviço de manutenção, que inclui: revestimento primário, recomposição de erosões, recuperação de pontes e substituição de bueiros e galerias.



O segundo cenário é a reconstrução da rodovia, que constitui um cenário diferente.

O seu licenciamento aguarda conclusão de estudo de impacto ambiental e o seu consequente relatório de impactos sobre o meio ambiente, o EIA/RIMA, que está sendo realizado pela empresa Engespro, já contratada pelo DNIT. No momento, as pendências técnicas para a continuidade dos trabalhos da elaboração do EIA/RIMA estão em aprovação pelo IPAAM e aprovação pelo Ibama do plano de trabalho e da metodologia para emissão de autorização de coleta, captura e transporte de animais silvestres.

Terceiro, a anuência do órgão gestor de unidades de conservação, Instituto Chico Mendes de Conservação da Biodiversidade, ICMBio, para estudo da fauna dessas unidades.

Tudo está sendo feito de acordo com a recomendação do Ibama, que precisa dar atenção a essas pendências. Para isso, realizaremos, nesta tarde, uma audiência pública para tratar desse assunto, bem como para apresentar um relatório da diligência que realizamos na BR 319, que faremos na forma de apresentação de dois vídeos: um produzido pela equipe da comunicação do gabinete, com o apoio da equipe técnica da Comissão de Agricultura, e outro produzido pela equipe do Amazon Sat, que integra a Rede Amazônica de Rádio e Televisão.

Aproveito, mais uma vez, para cumprimentar o Dr. Phelipe Daou, agradecer-lhe o apoio e parabenizá-lo pelo trabalho que começou, iniciando toda essa campanha para a manutenção da BR 319. Meus cumprimentos, mais uma vez, ao Dr. Phelipe Daou.

Eu convido, para compor a nossa Mesa, o General Jorge Ernesto Pinto Fraxe, Diretor Geral do Departamento Nacional de Infraestrutura (DNIT); a Drª Gisela Damm Forattini, Diretora de Licenciamento Ambiental do Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (Ibama); o Dr. João Paulo Vieira de Oliveira, do IPAAM; e o Sr. Caio Pamplona, Coordenador do ICMBio.

Sejam todos bem-vindos. (*Pausa.*)

Muito obrigado, Sr. General, pela sua sempre presteza para com esta Comissão, com os assuntos de interesse dos brasileiros, e também aos demais convidados: Drª Gisela, Dr. João, Dr. Caio Pamplona.

Vamos iniciar, então, assistindo ao vídeo que foi feito pelo Amazon Sat. Agora?

(*Intervenção fora do microfone.*)

**O SR. PRESIDENTE** (Acir Gurgacz. Bloco Apoio Governo/PDT - RO)

– Esse é o vídeo da Comissão. Ao final, passaremos, então, o vídeo do Amazon Sat.

Pode rodar.

(*Procede-se à exibição de vídeo.*)



**O SR. PRESIDENTE** (Acir Gurgacz. Bloco Apoio Governo/PDT - RO)

– Muito obrigado à equipe da nossa Comissão de Agricultura, que produziu esse vídeo e nos acompanhou nessa expedição.

Eu passo, inicialmente, a palavra à Drª Gisela Damm Forattini, que, daqui a alguns dias estará na ANA. Ela tem a indicação da Presidenta Dilma e eu tenho o prazer de ser o relator na Comissão de Meio Ambiente.

Agora, nós vamos ver, aqui, se seremos a favor da indicação ou não, dependendo do que ela falar para a gente sobre a 319. (*Risos.*)

Brincadeiras à parte, Drª Gisela, desculpe a brincadeira, mas, de fato, a imagem que a população ou parte da população brasileira tem – não vamos falar das obras como um todo, mas com relação à BR-319 – é de que órgãos ambientais não deixam a BR ser construída.

Muitas coisas são faladas: o cartel das balsas não deixa; e, aí, colocam as ONGs, atrapalham. Quer dizer, é uma confusão muito grande que se faz com relação a este tema e é claro que tem toda uma organização, nós sabemos disso, toda uma legislação que tem de ser seguida, mas nós, realmente, estamos precisando do apoio de todo o Governo para que haja a construção dessa estrada.

Eu tenho dito, algumas vezes, que parece que nós temos dois governos: um que quer construir e outro que não quer deixar construir, em termos de algumas obras brasileiras. Nós queremos ouvir o Ibama e não queremos que a população brasileira tenha essa imagem de que órgãos ambientais do Governo não querem o crescimento e o desenvolvimento do Brasil.

Por isso, a importância da sua presença conosco nessa tarde.

Muito obrigado, Drª Gisela.

A senhora tem a palavra pelo tempo que desejar.

**A SRª GISELA DAMM FORATTINI** – Bom, boa tarde a todos e a todas. Eu agradeço, enormemente, em nome do Ibama, inclusive, a oportunidade de estar aqui, e esse espaço que nos é concedido por esta Casa. Não nos furtamos à discussão, temos vindo sempre ao Senado, assim que convocados ou convidados. Nesse caso foi um convite, não é, Senador Acir?

Então, eu acho interessante essa possibilidade de falar um pouco, porque, há muito tempo, não muito tempo, há pouco tempo, na verdade, se dizia, na mídia, que a Régis Bittencourt não poderia ser duplicada porque o Ibama não deixava. As pessoas esquecem, ou não têm a informação, de que ações judiciais paralisaram esse licenciamento por dez anos por conta da D. Léa; a D. Léa que tinha uma fazenda no meio da Serra do Cafetal.

Marcus Vinicius, nosso Coordenador de Transportes, lembra-se bem. Ele, inclusive, sofreu ação judicial pessoal, o que é um absurdo, porque nós estamos aqui como técnicos, trabalhando. Mas, por conta de D. Léa, a Régis Bittencourt ficou dez anos por ser duplicada. Enfim, são contingências, mas isso talvez não chegue à grande população brasileira.

No caso, eu ouvi coisas aí nesse vídeo, muito bem feito, tais como o dano ambiental é zero. Eu acho que esse é um papel do Ibama definir qual é o



dano ambiental. E ouvi, também, que o Estado precisa se fazer presente. Aí, eu concordo inteiramente. Num País continental como o nosso, onde precisamos de desenvolvimento.

Gostei muito da fala inicial do senhor, Senador. O senhor já disse tudo. O senhor disse do desenvolvimento com sustentabilidade, com as licenças ambientais sendo dadas plenamente. Nós temos, aqui, só para esclarecimento, uma equipe no Ibama, atualmente, de 453 analistas ambientais e, agora, chegando mais 60 analistas ambientais.

Então, eu coordeno uma equipe de mais de 500 analistas ambientais e 60% cento desse pessoal todo ou tem mestrado ou tem um doutorado, e nós temos uma equipe bastante capacitada na questão de transportes: ferrovias, rodovias, hidrovias inclusive.

Temos participado de todas as reuniões na Casa Civil. Temos dois normativos muito interessantes, duas Portarias Ministeriais, que saíram recentemente, interministeriais e ministerial, a nº 288 e a nº 289, para regularização quando de rodovias e para procedimentos internos do Ibama; e, também, uma Instrução Normativa de fauna bastante interessante, recente, que define a metodologia para essa questão de levantamento de fauna nessas rodovias e ferrovias. Empreendimentos lineares. Podemos, inclusive, agora, replicar essa instrução normativa às linhas de transmissão.

Mas o General Fraxe, aqui presente, do DNIT, talvez seja o nosso maior empreendedor, pois nós temos uma carteira aí de quase dois mil empreendimentos, 40% a 50% desses empreendimentos são da área de transportes.

Bom, focando exatamente na 319, eu trouxe uma apresentação muito sucinta, porque, se fôssemos, aqui, falar do passado, uma tarde não seria suficiente. Então, eu trouxe uma apresentação sucinta. Eu tenho uma agenda às três horas da tarde com a Ministra, uma reunião importante e de porte. O meu coordenador ficará aqui, representando o Ibama, mas eu faço questão de passar a apresentação aqui e discutir alguns pontos.

Vamos lá, então.

Bom, estamos falando, então, da 319. Nós temos, aí, o meião, que seria esse trecho em vermelho. Temos o segmento A do Km 0 ao 177, sem obras, até o momento. Esse segmento C, que temos, então, do 177 ao 250, tem autorização para obras via Termo de Ajustamento de Conduta, que foi assinado. Temos o meião sujeito à EIA/RIMA, que eu vou destacar mais na minha apresentação; e o segmento B, então, do Km 655,7 ao 877, 222 quilômetros, também com obras autorizadas via Termo de Ajustamento de Conduta. Então, temos, aí, essa rodovia ligando Manaus a Porto Velho.

Eu queria ressaltar, também, o seguinte, gente, no nosso trabalho no Ibama, nós recebemos empreendimentos isolados, certo? Então, assim, políticas públicas não vêm para o licenciamento ambiental e nem poderiam. Eu acho que tem empreendimentos, por exemplo, Belo Monte, a Usina Hidrelétrica de Belo Monte, que, atualmente, vamos dizer que esteja nos trilhos, o nosso



acompanhamento e tudo que vem sendo feito, mas Belo Monte exigiu do Estado uma presença numa área onde o Estado não se fazia presente.

Então, foram feitas aquelas ações antecipatórias, foi criada lá, na área de Altamira, a Casa de Governo, levando, realmente, a presença do Estado àquela área. Então, esse planejamento anterior a cada empreendimento, realmente, não está a cargo do Ibama. Isso são questões de políticas públicas que devem ser vistas quando se quer implantar um empreendimento desse porte, certo? Pelo menos é isso que a gente entende.

Bom, peculiaridades deste empreendimento. De acordo com o Termo de Referência de 2010, elaborado pela Funai, existem 13 terras indígenas afetadas pela BR-319. Eu acho que a Funai seria uma instituição importante de estar nesta mesa, porque da anuência da Funai depende, também, o licenciamento ambiental.

Nós temos, recentemente...

**O SR. PRESIDENTE** (Acir Gurgacz. Bloco Apoio Governo/PDT - RO)

– Mas a BR não passa por nenhuma área...

**A SR<sup>a</sup> GISELA DAMM FORATTINI** – Sim, tem uma certa distância.

**O SR. PRESIDENTE** (Acir Gurgacz. Bloco Apoio Governo/PDT - RO)

– Tem uma distância.

**A SR<sup>a</sup> GISELA DAMM FORATTINI** – Exatamente. Tem a Portaria nº 419, de 2011, que diz, exatamente, quais são essas distâncias, mas essa Portaria tenta organizar o trabalho dos órgãos envolvidos, quer dizer, essa anuência que tem que haver aos órgãos envolvidos, como Secretaria de Vigilância Sanitária, do Ministério da Saúde, Funai, Fundação Palmares, IPAAM, para arqueologia e tal, então, essa portaria tenta organizar essa participação dos órgãos envolvidos, ouvidos no licenciamento ambiental.

Existem, também, quatro Unidades de Conservação federais afetadas pela BR-319. Quando eu digo afetadas ali, a gente tem que ver, exatamente, qual a distância. A 419 traz uma tabela. A Portaria nº 419 traz uma tabela... É porque é a Portaria 419 e a rodovia 319. Mas a Portaria nº 419 traz, exatamente, essas distâncias.

Bom, vamos em frente.

Senhores, o processo no Ibama. Esse empreendimento, já em 2007, foi objeto de duas Ações Civis Públicas que resultaram num Termo de Ajustamento de Conduta. É aí que eu digo, gente, às vezes, a morosidade imposta ao Ibama não é exatamente a morosidade da análise; é uma questão jurídica que nós temos que recepcionar no licenciamento.

Em junho de 2007, foi firmado um Termo de Ajustamento entre o Ibama e o DNIT definindo o licenciamento da rodovia e autorizando, já, as obras nos segmentos A, B e C. São aqueles externos.

Por que não no meio? Vocês estão vendo comigo, vocês viram uma estrada absolutamente degradada, mas vocês viram uma mata bastante fechada em volta, vocês estiveram lá.



Bom, eu vi trechos aqui, Senador, do filme que nos foi repassado aqui, agora. Tem realmente trechos de capoeira. Nós fizemos várias vistorias também. O Ibama também esteve presente e a gente vê a mata já tomado conta de alguns trechos.

Bom, em dezembro de 2008, foi feita uma segunda versão do EIA/RIMA, novamente devolvida ao DNIT pelo não atendimento do termo de referência.

O que acontece? Quando a gente recebe um estudo ambiental, a gente faz uma checagem junto com o Termo de Referência que a gente fez. Esse Termo de Referência, normalmente, é feito em conjunto com o empreendedor. Então, nós fizemos essa checagem e vimos, em 2008, que esse estudo ambiental não atendia ao Termo de Referência que foi elaborado.

Bom, passando.

Em janeiro de 2009, a reunião entre Dilic/Ibama, Secretaria Executiva do MMA e Ministério dos Transportes concordaram com os prazos de licenciamento e entrega do EIA revisado ao Ibama. Isso lá em 2009, em janeiro de 2009.

Em fevereiro foi, então, entregue uma terceira versão do EIA/RIMA, com condições para possibilitar aceitação por parte do Ibama, condições essas que estavam mais ou menos de acordo com o Termo de Referência.

Em março de 2009, foram disponibilizados Estudos Ambientais nos Municípios de órgãos participantes do licenciamento.

Vamos em frente.

O Parecer Técnico do Ibama. Eu só trouxe alguns pedacinhos, mesmo, do Parecer Técnico do Ibama realçando só meio físico, meio biótico e meio socioeconômico. No meio físico aquele EIA apresentado não apresentava dados de campo, por exemplo, solos e descrição de características geotécnicas, e a gente sabe do solo de lá; eu acho que vocês viram, *in loco*, as questões do solo. Então, no estudo ambiental isso tem que ser visto, tem que ser analisado e tem que ser trazido ao Ibama para análise. A nossa análise engloba a parte física, a parte biótica e a parte socioeconômica.

Do meio biótico, em relação à flora, dados incompletos e insuficientes, sem contemplar levantamentos em todas as fitofisionomias, com campanhas de curta duração. Dados incompletos e insuficientes, com erros de classificação e número de espécies reduzido quando comparados a outros trabalhos.

A situação no caso da flora, no meio biótico, era impeditiva para análise da viabilidade ambiental. Não poderíamos dar uma licença aí.

Passando para frente.

O meio biótico, em relação à fauna, deficiência da análise dos dados apresentados para quelônios, peixes e pequenos mamíferos. Para demais grupos de fauna, esse levantamento, essa análise não foi sequer realizada.

Aves, não foram apresentados dados sobre a amostragem em campo. Somente dados secundários tirados da literatura.



Mamíferos, o estudo atribuiu o baixo sucesso de captura à antropização da área e ao impacto causado pela construção da rodovia na década de 1970. Ou seja, não tínhamos muitos dados de mamíferos.

De novo, um diagnóstico falho e impeditivo para avaliação da viabilidade ambiental.

Passando.

Meio socioeconômico. Foram-nos apresentados, neste EIA, dados divergentes em relação a textos e mapas, faltando dados da área de influência indireta do empreendimento. E dados insuficientes da área de influência direta. Não foram levantadas comunidades tradicionais das unidades de conservação, enfim, e na área de influência indireta não houve levantamento, junto ao Incra e à Fundação Palmares, das comunidades quilombolas. Ou seja, em resumo, era um EIA bastante falho.

Bom, em 2009, logo após a análise do EIA, foram solicitadas novas complementações ao DNIT, entre as quais estavam previstas novas campanhas de campo para fauna e flora.

Eu queria fazer mais uma ressalva aqui, gente, sobre o que digo. Às vezes é imposto ao Ibama, muitas vezes, e aos órgãos estaduais ambientais, a demora nos projetos e tudo o mais porque várias complementações são solicitadas. Eu diria que bons projetos levam a um licenciamento ambiental rápido e consistente.

Eu queria dar um dado para vocês aqui: No Ibama, nesses últimos três anos e meio nós emitimos cerca de 2,6 mil licenças. Outro dia, o jornalista me perguntava: "Mas só isso, doutora?" Eu falei: "Só isso comparado a quê?" "Ah, a São Paulo". Eu falei: "Bom, eu não licencio posto de gasolina. A gente licencia Angra I, Angra II, Belo Monte e Transposição do São Francisco, enfim, obras de cunho regional, de importância nacional". Então, 2,6 mil licenças equivalem mais ou menos a 3,4 licenças por dia. Isso é muita coisa. É muita coisa!

Agora, um dado mais interessante para vocês: das 2,6 mil licenças, nós temos zero licenças suspensas judicialmente. Eu tenho muito orgulho de falar esse número, porque tentativas sempre, sempre vai haver. No caso Belo Monte foram 20 Ações Civis Públicas e nós vimos derrubando uma a uma. Por quê? Os Pareceres são consistentes. Então, bons projetos realmente nos permitem um licenciamento de qualidade.

Só, também, como exemplo. Recentemente, nós adiantamos uma linha de transmissão no Sul do País em oito meses e meio. Mas isso os senhores e senhoras não viram na mídia, porque isso não dá mídia, por conta de um projeto absolutamente redondo que nós recebemos. E temos recebido vários.

Assim como demos 2,6 mil licenças, indeferimos várias e devolvemos muitos estudos ambientais que não estavam adequados. Adequados para falar um adjetivo tranquilo, porque, outro dia, eu recebi o estudo ambiental de um porto no Brasil que citava toda a legislação portuguesa. Não que eu não goste de Portugal, mas nós estamos no Brasil. E por aí vai. São vários os exemplos de



corta e cola em estudos ambientais que realmente nos deixam bastante envergonhados como brasileira que sou, enfim.

As reuniões... Não, voltando lá um pouquinho.

É que são muito poucos eslaides mesmo. Eu trouxe só um resumo de todas as discussões.

Vamos passando?

Aí. Não, mais.

As reuniões para elaboração do plano de fauna, que é um pré-requisito para a realização das campanhas de campo, somente foram retomadas em 2010. Então, desde 2009, quando a gente pediu novas complementações, nós só retomamos essas reuniões com o DNIT em 2010 e, depois, foram interrompidas pelo próprio DNIT sem que o plano houvesse sido aprovado. Então, não foi realizada nem apresentada, até esse momento, nenhuma complementação solicitada pelo Ibama. Em março de 2013, retomamos, então, essas reuniões para tratar dessas complementações necessárias.

Mais um e último.

Bom, o Termo de Referência para realização dos estudos ambientais está, absolutamente desatualizado – é de 2007 – e fora do prazo de validade, segundo a nossa Instrução Normativa nº 184, o que torna inválido aquele antigo Termo de Referência enviado em 2007.

Novo Termo de Referência foi elaborado para um novo estudo ambiental e enviado ao DNIT em junho de 2013. Então, na verdade, nós estamos falando de um Termo de Referência de junho de 2013.

Um estudo ambiental desse porte leva, aí, alguns meses – não é, General? – para ser elaborado. Então, em setembro de 2013, o DNIT protocolou estudo para aprovação do plano de fauna, essencial para a elaboração dos estudos de campo ainda em análise no Ibama.

Essa é a minha apresentação.

Eu só queria fazer mais uma ressalva, pelo que eu ouvi aqui sobre a questão da manutenção licenciada pelo Ibama. Se a rodovia está regularizada, já com uma LO, uma Licença de Operação do Ibama, essa manutenção já autorizada automaticamente. Mas a manutenção realmente é caracterizada como um impacto local.

Então, sem ser regularizada essa rodovia, realmente, como é o caso, o trabalho de licenciamento é feito pelo Estado, no caso, IPAAM,

Então, na verdade, era isso que eu tinha a apresentar.

*(Intervenção fora do microfone.)*

Não, não. Como ela não está regularizada, realmente, quem faz esse licenciamento da manutenção, por ser de impacto local é o IPAAM. Certo?

Agora, eu queria fazer só uma ressalva, que o Ibama não dá anuênciia ao IPAAM para fazer esse tipo de atividade, que seria a manutenção da estrada. É isso, só para esclarecer o que foi dito aqui.

**O SR. PRESIDENTE** (Acir Gurgacz. Bloco Apoio Governo/PDT - RO)  
– Muito bem, Drª Gisela. Muito obrigado pelas suas colocações.



O IPAAM tem algumas informações que enviou ao Ibama ou ao ICMBio?

O ICMBio, não é?

Então, não é o Ibama o problema.

Muito bem.

Eu agradeço, Drª Gisela, embora essa discussão a senhora coloque que começou em 2013... Mas uma das fases em 2013. Isso começou em 2003.

Quer dizer, vem se arrastando, não é? Como a senhora disse.

**A SRª GISELA DAMM FORATTINI** (*Fora do microfone.*) – As negociações foram reabertas em 2013.

**O SR. PRESIDENTE** (Acir Gurgacz. Bloco Apoio Governo/PDT - RO)

– Houve um período em que paralisou, ou as coisas não aconteceram, nos últimos dez anos, e, agora, retomou, então, com mais força para que a gente possa ter essa liberação. Ou seja, o Ibama está pronto para, como sempre, atender.

**A SRª GISELA DAMM FORATTINI** – O Ibama não tem, atualmente, um estudo ambiental. Nós não o recebemos ainda. O estudo ambiental nós não recebemos ainda, certo? Então, como eu disse, nós temos uma autorização solicitada lá para a fauna, está em análise, e nós aguardamos o estudo que está sendo elaborado pelo DNIT.

**O SR. PRESIDENTE** (Acir Gurgacz. Bloco Apoio Governo/PDT - RO)

– E a manutenção, nós dependemos do IPAAM?

**A SRª GISELA DAMM FORATTINI** – Exatamente.

**O SR. PRESIDENTE** (Acir Gurgacz. Bloco Apoio Governo/PDT - RO)

– O IPAAM pode fazer essa autorização?

**A SRª GISELA DAMM FORATTINI** – O IPAAM com o ICMBio. Não tem anuênciia do Ibama.

**O SR. PRESIDENTE** (Acir Gurgacz. Bloco Apoio Governo/PDT - RO)

– Muito bem.

Agradeço as suas colocações, Drª Gisela, e convido o General Fraxe para fazer as suas colocações. Ou prefere fazê-las depois do representante do IPAAM, General Fraxe?

**O SR. JORGE ERNESTO PINTO FRAXE** – Eu acho que os órgãos ambientais falam primeiro.

**O SR. PRESIDENTE** (Acir Gurgacz. Bloco Apoio Governo/PDT - RO)

– Pode ser.

Dr. João Paulo, do IPAAM, muito obrigado pela sua presença conosco. João Paulo esteve conosco na diligência e é do IPAAM (Instituto de Proteção Ambiental do Estado do Amazonas).

Muito obrigado pela presença, Dr. João Paulo.

**O SR. JOÃO PAULO VIEIRA DE OLIVEIRA** – O órgão estadual ambiental tem um papel apenas suplementar no licenciamento das atividades da BR. Ele, na verdade, licenciou os canteiros de obras da parte que estava já liberada pelo Ibama, a parte de material mineral – argila, seixo e areia –, e, recentemente, nós fomos demandados para a questão da manutenção. Aqueles



trechos que já estavam liberados e não dependiam de EIA/RIMA o órgão ambiental teve a intervenção e analisou as condições de recuperação. Não nos cabe o trecho do meio, de 400km. Não somos nós que damos a licença ambiental. A licença ambiental nossa é só restrita à faixa de domínio da rodovia e às obras de recuperação que não é obra de asfaltamento definitivo ou da construção da plataforma definitiva da rodovia.

Também alguns trechos desse meião, como foi dito aqui pela Diretora do Ibama, são compostos de diversas unidades de conservação federais e estaduais. Em alguns trechos, nós vamos precisar dialogar com o ICMBio, particularmente no parna do Rio Jutaí, e com o órgão estadual de unidades de conservação, particularmente com a Resex (Reserva Extrativista) do Lago do Capanã Grande, uma unidade de conservação que margeia a rodovia, fica na área de influência da rodovia.

Há alguns trechos da rodovia que ficam dentro de unidades de conservação; portanto, o licenciamento vai ter que ser dessas atividades ou com a anuênciia ou com o licenciamento propriamente dito do órgão federal de unidade de conservação, que é o ICMBio, ou do órgão estadual de unidade de conservação, que é Ceuc (Centro Estadual de Unidades de Conservação do Amazonas).

Então, esse diálogo vai ter que haver entre os diversos órgãos para que em alguns trechos possa se proceder, inclusive, a questão da recuperação. É esse o posicionamento. Portanto, nós não somos órgão licenciador da rodovia; nós somos apenas o licenciamento complementar naquilo que o Ibama nos repassa ou nos atribui competência para tal.

**O SR. PRESIDENTE** (Acir Gurgacz. Bloco Apoio Governo/PDT - RO)

– Muito bem, João Paulo, mas da autorização para a manutenção quem está a cargo é o IPAAM, não é isso? Manutenção da estrada, manutenção ou do trecho do meião ou das pontas, não importa, da BR-319, dentro do Estado do Amazonas, exatamente o problema entre Humaitá e Igapuaçu.

**O SR. JOÃO PAULO VIEIRA DE OLIVEIRA** – Na verdade, em

Humaitá você tem uma faixa de cento e poucos quilômetros em que não há ocorrência de unidade de conservação, mas, logo em seguida, você vai ter unidade de conservação até o 250, que é no Igapuaçu, aí nós vamos ter que ter diálogo tanto com o órgão federal, que é o ICMBio, como com o órgão estadual, que é o Centro Estadual de Unidade de Conservação do Amazonas, que é ligado à Secretaria de Meio Ambiente do Estado do Amazonas.

**O SR. PRESIDENTE** (Acir Gurgacz. Bloco Apoio Governo/PDT - RO)

– Mas nós queremos saber se o IPAAM está próximo de chegar a essa autorização para a manutenção desse pedaço no meio, ou não?

**O SR. JOÃO PAULO VIEIRA DE OLIVEIRA** – Nós vamos ter que

aumentar... É pretensão do presidente do órgão aumentar o diálogo com os órgãos que são responsáveis pelas unidades de conservação. Nós vamos depender ou da anuênciia deles ou, por outro lado, do próprio licenciamento feito por esses órgãos, no caso o ICMBio e o Ceuc.



**O SR. PRESIDENTE** (Acir Gurgacz. Bloco Apoio Governo/PDT - RO)

– É possível acontecer isso em 2013?

**O SR. JOÃO PAULO VIEIRA DE OLIVEIRA** – Não sei, ainda vamos ter que estudar junto a esses órgãos e começar o diálogo com eles.

**O SR. PRESIDENTE** (Acir Gurgacz. Bloco Apoio Governo/PDT - RO)

– Muito bem.

Dr. João Paulo, agradeço-o.

Passo a palavra, então, ao ICMBio, ao Caio Pamplona, é isso? Caio, muito obrigado pela presença.

**O SR. CAIO PAMPLONA** – Eu que agradeço.

**O SR. PRESIDENTE** (Acir Gurgacz. Bloco Apoio Governo/PDT - RO)

– E está contigo essa questão do licenciamento para a manutenção. Nós temos vários momentos. O que nós estamos debatendo agora é manutenção, não é a reconstrução nem o reasfaltamento; a manutenção apenas naquele trecho que já existe há mais de 40 anos.

Obrigado pela presença.

**O SR. CAIO PAMPLONA** – Eu que agradeço.

Boa tarde para todos e todas. Em nome do Chico Mendes, Presidente Dr. Roberto Vicentinho, agradeço a oportunidade de estarmos aqui.

Eu conheço bastante a região, morei nove anos no Amazonas, tratei bastante do assunto da BR-319.

A gente tem dois processos diferentes: um processo que a Dra Gisela apresentou aqui, que é o de licenciamento daquela faixa conhecida como meião; e agora a gente está tratando aqui da manutenção.

É importante dizer que as unidades de conservação que existem no eixo, as criadas e as que já existiam, elas integram o projeto com a estrada, então não se deve imputar às unidades nenhum tipo de resistência à BR-319. No que se refere à manutenção, acredito que deva ter algum desentendimento de procedimento porque, como não existe EIA para a manutenção, a gente não tem que anuir. A Resolução Conama nº 428, de 2010, diz que o administrador tem que dar ciência para gente.

**O SR. PRESIDENTE** (Acir Gurgacz. Bloco Apoio Governo/PDT - RO)

– Então, o IPAAM não precisa de autorização do ICMBio para a manutenção?

**O SR. CAIO PAMPLONA** – As anuências, as autorizações para o licenciamento...

**O SR. PRESIDENTE** (Acir Gurgacz. Bloco Apoio Governo/PDT - RO)

– Então, ficou mais fácil, IPAAM. Está mais fácil. Está autorizado, então. General, é só o IPAAM agora dar a autorização, você não precisa do ICMBio.

**O SR. CAIO PAMPLONA** – Porque as autorizações de que o ICMBio participa no licenciamento elas fazem parte de uma análise dos EIA/RIMAs. Como a manutenção não exige EIA/RIMA, o procedimento é outro e está previsto na Resolução Conama nº 428.



Com relação ao 61, a gente só pode se manifestar com a aprovação do EIA por parte do Ibama. Então, a gente está no mesmo compasso de espera que o Ibama.

**O SR. PRESIDENTE** (Acir Gurgacz. Bloco Apoio Governo/PDT - RO)

– Mas não para a manutenção, não é?

**O SR. CAIO PAMPLONA** – Não para a manutenção porque eu entendo que a manutenção é um procedimento que seria de autorização direta, não carece do EIA, que é o dispositivo que obriga a gente a participar e anuir ou não anuir, ou dar condicionantes e condicionar o processo de licenciamento.

**O SR. PRESIDENTE** (Acir Gurgacz. Bloco Apoio Governo/PDT - RO)

– Então, Caio, para a manutenção, o IPAAM pode, dentro das suas – não vou dizer limitações – prerrogativas internas, dentro da constituição estadual – vamos dizer assim –, dar ou não a autorização, independentemente do posicionamento do ICMBio.

**O SR. CAIO PAMPLONA** – Pelo o que eu entendo da Resolução Conama nº 428, que rege essas coisas – Marcus Vinicius pode me ajudar, se for possível –, dos empreendimentos que não precisam de Estudo de Impacto Ambiental só é dada ciência aos órgãos gestores de unidade de conservação, seja ao Ceuc, o Centro Estadual, seja ao ICMBio. Então, entendo que as atividades autorizadas judicialmente, de manutenção, enquadram-se nesse caso de prescindir de autorização expressa, formal.

**O SR. PRESIDENTE** (Acir Gurgacz. Bloco Apoio Governo/PDT - RO)

– Muito bem.

Então, nós ficamos numa situação mais tranquila – não é, Marcus Vinicius? – porque realmente não é para a reconstrução, é para a manutenção apenas, manutenção daquilo que já existe, que já está consolidado, não é para fazer nenhum impacto. Então, se o senhor puder fazer alguma colocação para nós nesse sentido.

**O SR. MARCUS VINICIUS DE MELO** – Na verdade, existe uma diferença de entendimento do que seria a manutenção no trecho do meio da 419. Os órgãos ambientais entendem que ali não tem condições de ser feita uma manutenção da forma como se faz corriqueiramente, como o DNIT faz corriqueiramente; então, ali seria uma reconstrução, por isso a exigência que ficou acordada lá atrás, em 2007, do Estudo de Impacto Ambiental. Para as pontas, para os trechos que já estavam pavimentados, em que já existia manutenção corriqueira na época, é mais simples e seria mais fácil; no trecho do meio é que seria mais complicado.

**O SR. PRESIDENTE** (Acir Gurgacz. Bloco Apoio Governo/PDT - RO)

– A situação do trecho do meio e das pontas era a mesma coisa.

**O SR. MARCUS VINICIUS DE MELO** – Exatamente. Em 2007, não é?

**O SR. PRESIDENTE** (Acir Gurgacz. Bloco Apoio Governo/PDT - RO)

– É. Com a manutenção, ficou melhor, é claro. Em qualquer coisa que você dá manutenção, melhora. Se você der manutenção no meio, vai ficar igual às pontas,



sem nenhum problema porque o asfalto existe, o traçado lá está, as pontas também estão lá. Então, será feita só a manutenção do trecho para que haja essa ligação entre os dois Estados.

**O SR. MARCUS VINICIUS DE MELO** – Isso aí, Senador. Eu realmente desconheço o tipo de serviço que vai ser realizado hoje lá, o que está previsto. O que o Ibama licencia é a reconstrução da rodovia. A reconstrução da rodovia exige o EIA/RIMA. Se há a condição de fazer manutenção do trecho do meio sem que tenha uma intervenção grande, que não se caracterize como reconstrução, aí independe realmente...

**O SR. PRESIDENTE** (Acir Gurgacz. Bloco Apoio Governo/PDT - RO)

– O IPAAM sabe as suas limitações e sabe as suas responsabilidades.

**O SR. MARCUS VINICIUS DE MELO** – Com certeza.

**O SR. PRESIDENTE** (Acir Gurgacz. Bloco Apoio Governo/PDT - RO)

– Então, esse é o tom da conversa, não é isso?

**O SR. MARCUS VINICIUS DE MELO** – Exatamente.

**O SR. PRESIDENTE** (Acir Gurgacz. Bloco Apoio Governo/PDT - RO)

– João Paulo, é isso mesmo? Fica mais fácil agora com essa posição do ICMBio?

**O SR. JOÃO PAULO VIEIRA DE OLIVEIRA** – Há um dos trechos que ficam dentro do Parna, pelo menos pelos pontos de geo que nós temos. Pela base de geoprocessamento que temos no órgão, há um trecho da estrada que fica dentro, não fica na área de amortecimento. Para isso é preciso um diálogo para a gente ver quais seriam os procedimentos, porque o material... mesmo que você tire da faixa de domínio da rodovia, tem trecho que vai ser difícil você conseguir material para a recuperação dentro da faixa de domínio. Por conta de quê? Porque você tem muitos trechos alagados, tem muitos trechos onde já foi retirado material para a construção preexistente. Então, teria de se buscar alternativas que ainda não estão equacionadas.

**O SR. PRESIDENTE** (Acir Gurgacz. Bloco Apoio Governo/PDT - RO)

– É para a manutenção, não é reconstrução.

**O SR. JOÃO PAULO VIEIRA DE OLIVEIRA** – Para a manutenção, mesmo para a manutenção.

**O SR. PRESIDENTE** (Acir Gurgacz. Bloco Apoio Governo/PDT - RO)

– Reconstrução é outro projeto.

**O SR. JOÃO PAULO VIEIRA DE OLIVEIRA** – Você vai fazer uma operação tapa-buraco, por exemplo, vai precisar material mineral para tal, de argila.

**O SR. PRESIDENTE** (Acir Gurgacz. Bloco Apoio Governo/PDT - RO)

– Tem que tirar de outro lugar.

**O SR. JOÃO PAULO VIEIRA DE OLIVEIRA** – Tem que tirar de algum lugar. Por exemplo, se está dentro de uma unidade de conservação e de um parque nacional, que é uma área de proteção integral, cria-se certo – vamos dizer assim – entendimento que a gente precisa ter com os órgãos que são gestores dessas unidades. É possível retirar bem mineral dentro do parque? Vai ser um diálogo que nós vamos precisar ter entre os órgãos ambientais.



**O SR. PRESIDENTE** (Acir Gurgacz. Bloco Apoio Governo/PDT - RO)

– Muito bem.

Mas podemos avançar nessa questão, João Paulo, para ver se conseguimos essa liberação o mais breve possível?

**O SR. JOÃO PAULO VIEIRA DE OLIVEIRA** – É o que eu falei: precisamos dialogar mais para ver quais soluções mais rápidas poderiam ser equacionadas.

**O SR. PRESIDENTE** (Acir Gurgacz. Bloco Apoio Governo/PDT - RO)

– Temos algum encaminhamento a fazer com relação a isso?

**O SR. JOÃO PAULO VIEIRA DE OLIVEIRA** – O Presidente do órgão já está entrando em contato com a direção do ICMBio e dos Centro Estadual de Unidades de Conservação para estabelecer esse diálogo e ver quais as possibilidades e estudando caso a caso, inclusive com o próprio DNIT, nesses trechos que se encontram ou na área de amortecimento... Tenho aqui no processo uma área de amortecimento de um quilômetro, que é uma área muito próxima num trecho; às vezes, você não tem material de argila disponível em qualquer lugar.

**O SR. PRESIDENTE** (Acir Gurgacz. Bloco Apoio Governo/PDT - RO)

– Tem que transportar de fora.

**O SR. JOÃO PAULO VIEIRA DE OLIVEIRA** – Para transportar, as condições da estrada não são as melhores, como nós podemos observar...

**O SR. PRESIDENTE** (Acir Gurgacz. Bloco Apoio Governo/PDT - RO)

– Mas se vai fazendo a manutenção e vai levando, não é isso? Isso é básico, não há dificuldade.

**O SR. JOÃO PAULO VIEIRA DE OLIVEIRA** – Vamos ter que ver essas situações.

**O SR. PRESIDENTE** (Acir Gurgacz. Bloco Apoio Governo/PDT - RO)

– Mas eu fiquei muito contente com a posição do ICMBio dizendo que, para a manutenção, eles não precisam dar opinião, apenas serem comunicados. Isso é uma grande vantagem. E o IPAAM, claro, tem as suas normas também, vai seguir as suas normas, é evidente, mas nos deixa bastante animado com relação a essa autorização que depende exclusivamente agora do IPAAM; não é mais o ICMBio e o Ibama muito menos, agora é IPAAM com o DNIT. O DNIT quer fazer a obra. Aliás, a obra está no PAC 1, e as coisas não avançaram.

Mas eu agradeço os demais e passo a palavra, então, ao General Fraxe, agradecendo, mais uma vez, a sua gentileza de vir aqui pessoalmente, não mandar representante, de vir exatamente porque os problemas maiores do DNIT o senhor quer tratar pessoalmente e debater porque tem conhecimento de causa de todos os problemas do DNIT, mas principalmente esse da 319, que é velha conhecida nossa.

Muito obrigado pela presença, General.

**O SR. JORGE ERNESTO PINTO FRAXE** – Senador Acir Gurgacz, nossos companheiros do Ibama, do ICMBio, do IPAAM, demais autoridades



presentes, jornalistas, eu sou homem da Amazônia, sou roraimense, morei em Manaus, trabalhei na 174, conheço cada palmo daquele chão.

Durante 40 anos eu fui oficial do Exército e, desde 1977, eu trabalho em rodovia e o que hoje aqui presencio – eu quero fazer uma confissão de público: estou muito triste –, estou triste porque o Brasil involuiu, andou para trás, não foi nem para o lado, foi para trás. Sabe por quê, gente? Porque, em 1974, eu percorri Humaitá-Manaus, tudo asfaltado, um tapete, mas um tapete que o pneu do carro assobiava. Hoje, eu vejo esse filme passando, e nós discutindo aqui que falta um mundaréu de coisas para arrumar a estrada. Nós estamos andando para trás. Aí o PIB diminui, a riqueza do País diminui, porque a gente anda para trás, estamos andando para trás, Senador, nós estamos conseguindo involuir. Nós fizemos uma estrada bonita, desafiadora. "Ah! Mas estão tirando madeira." Se estão tirando madeira é porque o Estado brasileiro é ausente; porque, se fosse assim, teria que secar os rios, porque o madeireiro leva a madeira pelo rio. Então, seca o rio, fecha estrada, fecha aeroporto, faz tudo isso, já que o problema é esse.

Então, este é aqui o desabafo de um brasileiro amazônica, que nasceu e se criou ali, naquela região, e que vê que o Brasil anda para trás. É uma tristeza isso.

Não estou aqui contestando nenhuma exigência dos órgãos ambientais porque cada um cumpre a sua destinação constitucional prevista em lei. Não é isso. Eu estou dizendo que nós regredimos, nós fomos para trás, nós involuímos. Nós tínhamos uma estrada, não a temos mais e não estamos conseguindo revê-la. Se nós tivéssemos cuidado dessa estrada, de 1974 para cá, nós não tínhamos esse problema porque nós não estávamos discutindo, como disse o meu parceiro Marcus Vinicius aqui, uma reconstrução de uma rodovia. Nós estávamos discutindo o quê? Uma manutenção de uma rodovia com licença operacional, seria uma coisa supersimples.

Os senhores têm ideia de quanto foi que o Governo brasileiro, por meio do DNIT, gastou para demarcar entre o Purus e o Madeira doze bilhões de hectares de unidade de conservação, dinheiro do povo brasileiro? Os senhores têm ideia quanto foi que nós gastamos, que foi exigência do ICMBio? Têm ideia de quanto se gastou ali? Uma operação inédita que nenhum país conseguiu fazer no planeta Terra: demarcar 12 bilhões de hectares, usando embarcação, helicóptero, o diabo que os carregue, com tropa de infantaria de selva porque empresa nenhuma faria aquilo, nenhuma empresa faria aquilo!

Tiveram que mobilizar o Exército para fazer isso, e nós continuamos na estaca zero, ainda estamos precisando dialogar mais, não é isso? Se não, não sai nada, não é? É impressionante. Meus senhores, eu estou pasmo pelo que estou vendo aqui. Eu já gastei R\$70 milhões pelo DNIT, e sabem como a gente resolve todo esse problema para evitar que devastem a nossa rica floresta? Manda o Exército cuidar da 319 porque ela é um eixo único, não dá para sair por outro lugar com a madeira, só tem ela. Alguém aqui discorda? Só tem ela. Eu coloco uma guarda numa ponta e noutra, não sai um pé de pau, não sai um passarinho, um ofício, um lagarto, uma tartaruga; não sai nada. Coloca o Exército



ali para cuidar. Faz um termo de cooperação com o Exército e ele vai cuidar daquela rodovia com seus guerreiros de selva, indígenas, donos da casa, que conhecem a selva como ninguém. Acabou o problema. Faz uma estrada parque, policiada pelo Exército que está lá, o comando está na Amazônia, tem batalhão de infantaria de selva para tudo que é lado, adestra a tropa em operações para cuidar do seu patrimônio, porque é para isso que há Forças Armadas, já que a nossa doutrina é defensiva e não ofensiva. Nós não temos base no Pacífico. Não temos base em lugar nenhum. A Constituição diz que o Exército, as Forças Armadas têm que cuidar da defesa do seu patrimônio. A floresta é um patrimônio! Qual é o problema? Coloca lá um batalhão de céu, que roda mês a mês para não se acostumar, para não ter o mesmo homem com as mesmas pessoas todo mês, o ano inteiro. Façamos isso, porque o problema todo é a ausência do Estado brasileiro.

O EIA bem feito, como o Ibama quer, porque exigir é um direito do Ibama, é pouco. Só o EIA é pouco. O problema é depois. É o uso da estrada indevidamente. Não adianta ter um EIA perfeito e não ter o controle do uso da região, o controle da ocupação da terra, o controle de que tipo de atividade vai ser exercido. Extrativista? Agronegócio? Que tipo de atividade vai ser exercido para dar sustentação àquele brasileiro da bicicleta, que saiu do Paraná, novinho, e está lá sem saber o que fazer, com o facão na mão? Esse é o problema. O problema está aí.

**O SR. PRESIDENTE** (Acir Gurgacz. Bloco Apoio Governo/PDT - RO)

– E o que precisa para se tomar essa medida, General?

**O SR. JORGE ERNESTO PINTO FRAXE** – Eu acho que, primeiro, tenho que fazer a minha parte. A D. Gisela disse muito bem, olha aqui: voltamos ao diálogo agora, em 2013. Eu acabo de receber lá do Amazonas, da coordenação das unidades estaduais de conservação... Quantos DVDs vieram, D. Aline?

*(Intervenção fora do microfone.)*

**O SR. JORGE ERNESTO PINTO FRAXE** – Doze DVDs de estudo.

Não são doze livros. Doze DVDs devem dar mais de 20 mil páginas, porque são DVDs.

Então, nós vamos debulhar, estudar isso, profundamente, no DNIT, ver o termo de referência novo que o Ibama nos apresentou para atender a legislação, para, como diz a D. Gisela, ninguém bater, depois, no Ibama ou no DNIT, que o estudo não está bem feito, que isso, que aquilo, quando, na verdade – eu repito –, o problema não é o estudo bem feito. É o uso correto da floresta e o uso correto da rodovia. É aí que mora o perigo. O estudo é para cumprir uma legislação, é uma questão formal, mas, ao longo do tempo, alguém tem que estar controlando a floresta ali para não sair contrabando de peixe de aquário, de tartaruguinha, de ofídios raros.

**O SR. PRESIDENTE** (Acir Gurgacz. Bloco Apoio Governo/PDT - RO)

– Mas isso sai mais fácil pelo rio e não pela estrada, não é, General?



**O SR. JORGE ERNESTO PINTO FRAXE** – Por qualquer lado. Se a estrada é um problema, coloca o Exército para cuidar dela. Se pode sair pelo rio, a Marinha lá cuida do rio.

Eu, por exemplo, agora, vou propor à Marinha – se ela aceitar, vai ser uma maravilha – que ela seja a gestora do Rio Madeira, da Hidrovia do Madeira: comprar draga, comprar equipamento, mobiliar mesmo a Marinha na Amazônia para ela ser a grande gestora do Rio Madeira.

Para os senhores terem ideia, sabem quem é o gestor do Mississippi-Missouri, nos Estados Unidos? O exército norte-americano, há mais de 100 anos. Sabiam disso? E lá não é ditadura. É democracia. Há mais de 100 anos, o gestor da Hidrovia do Mississippi é o exército norte-americano.

Então, eu estou propondo... Eu já conversei, vou, agora, detalhar mais esse assunto e vou ver se a Marinha aceita ser gestora da Hidrovia do Madeira para cuidar dela. Estou-lhe dando um exemplo.

Por que eu falo o Exército, a Marinha? Porque a Amazônia brasileira, na sua parte ocidental, ainda é uma região rarefeita de demografia, ainda é uma região onde predomina a floresta, os rios, a fauna. É isso. Não é uma região como o Sudeste, onde eu faço assim ó, e aparecem 300 empresas para fazer qualquer empreendimento. A Amazônia não é assim. Eu fui contratar uma dragagem no Madeira, e houve o maior problema. Não apareceu empresa. Então, ainda é uma região em que a própria atividade de engenharia, em muitas situações, tem que ser feita através do Estado brasileiro.

Então, o meu comentário é o seguinte, até para fechar a minha participação aqui, porque não sou do órgão ambiental e, por isso, não tenho autoridade para falar de normas ambientais nenhuma – eu sou um gestor público: espero que a D. Aline, com a sua equipe, que é a Coordenadora-Geral do Meio Ambiente, que aqui está sentada, consiga atender o termo de referência do meu parceiro do Ibama. Se nós atendermos, D. Aline, no EIA, acho que temos um passaporte para prosseguir dentro da legislação ambiental. Mas fica a sugestão: isso é pouco, o estudo ambiental, entendo que o Exército deve cuidar da rodovia e a Marinha, controlar as hidrovias, que é por onde podem sair as riquezas naturais. Só isso. Está resolvido. Aquele bioma naquela área é tão forte, mas tão forte que tem uma capacidade de regeneração sem igual – sem igual!

Um belo dia. Vou contar uma historinha rápida para ilustrar. Vamos viajar para São Gabriel da Cachoeira, fronteira com a Colômbia. Lá há uma rodovia – o ICMBio conhece muito bem – que fica dentro do Parque Nacional do Pico da Neblina. Por ser dentro do parque nacional, a legislação diz que não pode fazer nada na rodovia. Então, a rodovia está se acabando. E a floresta, com seu vigor, está fechando a rodovia. Então, a rodovia vai desaparecer. Ela vai ser engolida pela floresta novamente, que é o que o bioma faz quando tem força, quando tem vigor. Ele retoma o espaço que tiraram dele. Ele vai lá e toma de volta.

A mesma coisa é a 319. Você vê pelas fotografias que o que era uma estrada aberta é, hoje, um caminho bem apertadinho. A floresta está



chegando e vai terminar fechando. Ela vai fechar. Então, fica aqui a minha crença de que o Ibama, o ICMBio e o IPAAM... Primeiro, eu acredito que todos nós queremos que a rodovia volte a funcionar. Não queremos que os brasileiros do Amazonas e de Roraima vivam isolados do Brasil por uma ligação permanente. Não queremos isso. Nenhum brasileiro quer isso, quer segregar o seu nacional. Acredito que todos nós queremos isso. Nós fazemos – não é, D. Aline? – nosso dever de casa, fazemos o nosso EIA bem feitinho e avançamos nisso aí.

E fica a sugestão para o Senador: convidar o Exército Brasileiro a participar dessa empreitada, até porque nós temos projetos dos chamados postos de fiscalização integrada tanto na rodovia como no Rio Purus. Os projetos já estão prontos. Eu só não contratei a obra porque estou esperando a licença. Então, vão ser colocados, ao longo da rodovia, postos de fiscalização integrada. Será um condomínio onde imagino que vá funcionar o Ibama, o ICMBio, talvez a Funai, a Polícia Rodoviária Federal, a Polícia Federal, alguma coisa assim. Só falta definir quem será o síndico desse condomínio, porque isso é um prédio grande, que vai ter que ter canal de satélite, de comunicação, fica no meio da floresta. Ninguém vai querer ficar isolado lá. Se der uma dor de barriga num cabra, ele vai morrer lá isolado. Então, tem que haver um canal de satélite, como a parabólica, e um síndico para administrar a limpeza desse posto, a água, as comunicações, a alimentação dos funcionários que estiverem ali.

*(Intervenção fora do microfone.)*

**O SR. JORGE ERNESTO PINTO FRAXE** – São seis postos terrestres e três fluviais. Exatamente. Foi até projeto desenvolvido com o próprio Exército.

Então, nós estamos, como diz o outro, no *grid* de largada. Por que a rodovia desapareceu naquele meião?

**O SR. PRESIDENTE** (Acir Gurgacz. Bloco Apoio Governo/PDT - RO) – General, sem querer cortar-lhe a palavra, se eu lhe contar – não podemos falar isso aqui – o que o Seu João nos contou com relação ao que aconteceu com a rodovia na época, em mil novecentos e antigamente, não dá para...

**O SR. JORGE ERNESTO PINTO FRAXE** – Colocaram máquina para destruir, para cortar pedaço dela.

**O SR. PRESIDENTE** (Acir Gurgacz. Bloco Apoio Governo/PDT - RO) – Não é possível que isso tenha acontecido. Não dá para acreditar em uma coisa dessa. Estouraram dinamite nos bueiros. De repente, é um folclore.

**O SR. JORGE ERNESTO PINTO FRAXE** – É. Eu não acredito nisso. O que eu diria é o seguinte...

*(Interrupção do som.)*

**O SR. JORGE ERNESTO PINTO FRAXE** – O que acontece? A rodovia foi feita no modelo de bota dentro, que é a pior coisa que você pode fazer para uma rodovia. É o chamado bota dentro. O que o cara fez? Ele foi cavando do lado e colocando para fazer um aterro, sem um controle de qualidade da capacidade de suporte daquela estrutura da rodovia e sem uma drenagem bem estudada. Qual é o problema da rodovia naquela região? Se ela não tiver



drenagens profundas quando o lençol freático começa a subir na época das chuvas fortes, o que acontece com a água? Ela aflora na superfície da rodovia e a estoura todinha.

**O SR. PRESIDENTE** (Acir Gurgacz. Bloco Apoio Governo/PDT - RO)

– Vira uma gelatina embaixo.

**O SR. JORGE ERNESTO PINTO FRAXE** – Acaba com tudo, porque a água sobe, percola, vem subindo. E, quando faz isso, ela leva os finos, cria vazios e começa a buraqueira. Então, isso é uma rodovia cara. Para ser bem feita, ela é cara. Vão ter que ser usados drenos profundos, base com britas graduadas, vai ter que ter muita drenagem corrente de bueiro. Enfim é uma rodovia que não pode contrariar a vocação da região, que é muita água, com sol. Por isso, a floresta é viçosa, porque é muita água, muita chuva.

Onde está o bom segredo? É saber que tipo de mistura de material nós podemos usar para impactar o mínimo possível a floresta, para não ficar fazendo grandes escavações de jazidas da floresta para atender os aterros da rodovia. Esse é o grande segredo. É isso que temos que estudar. Inclusive, nós precisamos... Eu estou falando com um professor da UEA (Universidade do Estado do Amazonas). Por que a Universidade Federal do Amazonas (Ufam) e a UEA não dedicam, por exemplo, uma carteira só para estudos de material de construção adequado para aquela região? Para saber que tipo de mistura eu posso fazer ali para usar o mínimo possível de material fora de onde está, além da brita, dos seixos, essas coisas. É isso que estou tentando fazer também. Por quê? Porque fazer manutenção em estrada de terra é outra coisa que não é boa. Por quê? Porque todo ano eu tenho que buscar a famosa piçarra de novo. Aonde? Na floresta. Quer dizer, todo ano eu tenho que fazer escavações. Todo ano eu tenho que impactar o meio ambiente. Então, eu preciso fazer um serviço definitivo muito bem feito para que a manutenção seja a mínima necessária – mínima necessária. Toda rodovia que atravessa a floresta já deve ser feita e coberta por uma capa de asfalto muito bem feita, com uma drenagem muito bem feita, porque o que faz estrada durar é uma boa drenagem e uma boa capa em cima dela.

Para terminar, para iniciar os estudos da fauna do EIA, que o Ibama pediu, eu preciso da autorização de coleta. Está bem? Assim que o Ibama me der uma autorização de coleta de fauna, que já protocolamos no Ibama, nós vamos dar cabo a esse estudo. Sem essa autorização, eu estou de pé e mão atados. Estou dependendo do Ibama.

Então, fica aqui a minha fé e a minha esperança nos órgãos ambientais de que temos, sim, condições de fazer uma boa estrada. A viabilidade existe, porque essa estrada está lá desde 1974 e a floresta não foi dizimada ainda. Para plantar, não foi, porque o solo naquela área não presta para a agricultura, é ruim. Então, não adianta. Todo mundo já sabe disso. O problema é a extração vegetal da madeira de forma desordenada. Isso é o que temos que evitar.

Mas vou ser enfático aqui: o grande segredo é uma estrada parque policiada e guardada pelas Forças Armadas. Entrega para as Forças Armadas que não vai sair de lá nem bichinho, nem passarinho, nem peixinho e nem madeira.



Não vai sair nada, nem flora nem fauna. Vai ficar lá. Essa é a grande questão, Senador.

**O SR. PRESIDENTE** (Acir Gurgacz. Bloco Apoio Governo/PDT - RO)

– Muito obrigado, General Fraxe, pelas suas colocações.

Eu quero insistir um pouquinho mais, General – o senhor me desculpe –, porque gostaria de dar uma resposta à população, que está com uma expectativa muito grande, com relação à manutenção para que possamos, no ano que vem, tornar essa estrada transitável – se não no ano inteiro, mas no verão. É claro que esperamos o IPAAM nos dar essa autorização, mas, por parte do DNIT... Eu vi as máquinas trabalhando tanto na ponta de cá quanto na ponta de lá. E o superintendente do DNIT da região disse que só aguardava a autorização do IPAAM para licitar a manutenção. É evidente que não queremos que essa manutenção aconteça todos os anos, mas, enquanto não há a restauração definitiva, que tenhamos essa manutenção. O senhor acha que é possível, no começo do ano que vem, no começo da seca, iniciarmos essa manutenção, General?

**O SR. JORGE ERNESTO PINTO FRAXE** – Em relação à manutenção, é o seguinte: eu já vou determinar que façam os pregões eletrônicos da manutenção de todo o trecho que precisa. Inclusive, estou concluindo um projeto de restauração daqueles primeiros 200 quilômetros que a última cheia cobriu. Ela cobriu a estrada.

**O SR. PRESIDENTE** (Acir Gurgacz. Bloco Apoio Governo/PDT - RO)

– Passou por cima.

**O SR. JORGE ERNESTO PINTO FRAXE** – Passou por cima. Ficou um rio só.

**O SR. PRESIDENTE** (Acir Gurgacz. Bloco Apoio Governo/PDT - RO)

– Igapuaçu a Manaus.

**O SR. JORGE ERNESTO PINTO FRAXE** – É. Então, ali nós fizemos a licitação de um "Cremazinho" simples, e deu deserto. Ninguém quis ir. Por que ninguém quis ir? Porque não dava resultado. Tem que fazer restauração...

**O SR. PRESIDENTE** (Acir Gurgacz. Bloco Apoio Governo/PDT - RO)

– O Exército não tem equipamento para fazer isso?

**O SR. JORGE ERNESTO PINTO FRAXE** – Não, não. Não tem não.

Então, nós temos que contratar uma restauração. O projeto está praticamente pronto. Eu vou licitar essa restauração. Uma coisa simples.

**O SR. PRESIDENTE** (Acir Gurgacz. Bloco Apoio Governo/PDT - RO)

– E o senhor também vai fazer de imediato o pregão da manutenção?

**O SR. JORGE ERNESTO PINTO FRAXE** – E vou fazer o pregão da manutenção. Aí o que acontece? Eu só dou ordem de serviço quando o órgão ambiental diz assim: está aqui a licença; pode fazer a manutenção. Eu acho que manutenção não tem segredo. A questão maior é que vamos ter que apresentar ao Ibama o projeto de reconstrução do meião.

**O SR. PRESIDENTE** (Acir Gurgacz. Bloco Apoio Governo/PDT - RO)

– Claro.



**O SR. JORGE ERNESTO PINTO FRAXE** – Por que o projeto interessa ao Ibama? Porque ele vai querer saber da onde vai sair o material da reconstrução – o estudo dele é esse –, quais são as áreas fontes: área fonte de brita, de madeira, de material selecionado, cascalho e tudo. Ele vai analisar os impactos em função disso, onde vai ser agredido o bioma.

**O SR. PRESIDENTE** (Acir Gurgacz. Bloco Apoio Governo/PDT - RO)

– Mas nós sabemos que esse estudo vai demorar no mínimo um ano.

**O SR. JORGE ERNESTO PINTO FRAXE** – É coisa para um ano.

A manutenção pode ser já.

**O SR. PRESIDENTE** (Acir Gurgacz. Bloco Apoio Governo/PDT - RO)

– Pois é, com a manutenção, General... O senhor conhece muito bem a região, mais do que eu, inclusive; passou lá algumas vezes, e eu passei várias e várias vezes, muitas vezes de ônibus, de carro...

**O SR. JORGE ERNESTO PINTO FRAXE** – Eu vou simplificar, para lhe tirar a ansiedade e deixar o IPAAM, o Ibama e todo mundo tranquilo.

Uma manutenção daquele tipo de leito, que é de terra, eu não tenho de tirar material de lugar nenhum. Eu reciclo aquele material que está ali. Pronto. Acabou o impacto. Não há impacto. Eu me comprometo a determinar uma manutenção para reciclar o material que está ali.

Pronto. Eu não vejo dificuldade nisso.

Estamos combinados assim?

*(Intervenção fora do microfone.)*

**O SR. JORGE ERNESTO PINTO FRAXE** – É uma saída.

**O SR. PRESIDENTE** (Acir Gurgacz. Bloco Apoio Governo/PDT - RO)

– Então, estamos combinados. E vamos acompanhar essa liberação do pregão.

**O SR. JORGE ERNESTO PINTO FRAXE** – Eu vou citar no edital uma audiência pública, corrida, no dia 6 de dezembro, às 15 horas, aqui, onde o IPAAM disse que era um bom caminho, e o silêncio do Ibama e do Chico Mendes é o consentimento...

**O SR. PRESIDENTE** (Acir Gurgacz. Bloco Apoio Governo/PDT - RO)

– O ICMBio disse que não tem nada contra a manutenção e que não precisa se pronunciar.

**O SR. JORGE ERNESTO PINTO FRAXE** – Então, pronto.

E o compromisso é reciclar o material que está na pista. Isso significa que vai ficar um pouquinho mais caro? Vai. Mas, em compensação, não vou buscar o material dentro da floresta, não vou agredir o meio ambiente.

Então, vou citar isso no edital. Se o órgão de controle vier reclamar, vou mandá-lo pedir uma audiência com o Senador Acir Gurgacz. Pronto.

**O SR. PRESIDENTE** (Acir Gurgacz. Bloco Apoio Governo/PDT - RO)

– Nós vamos fazer outra audiência pública para discutir o assunto. Não há problema.

**O SR. JORGE ERNESTO PINTO FRAXE** – Então, está combinado, Senador?



**O SR. PRESIDENTE** (Acir Gurgacz. Bloco Apoio Governo/PDT - RO)

– Está combinado.

**O SR. JORGE ERNESTO PINTO FRAXE** – Vai sair assim no edital, pode anotar aí, D. Aline... Mandar hoje mesmo um memorando ao Fábio, em Manaus, dizendo que inicie toda a parte de licitação de manutenção da rodovia na parte de terra, constando que deve ser reciclado o material de pista.

**O SR. PRESIDENTE** (Acir Gurgacz. Bloco Apoio Governo/PDT - RO)

– Muito obrigado, General.

Entendo que dessa forma se achou uma solução e, por fim, o encaminhamento com relação à manutenção da BR-319.

Parabéns, General Fraxe, pelas suas colocações.

Obrigado pela sua ideia, pela sugestão. Entendo que dessa forma podemos realmente ter a manutenção dessa BR com a autorização do IPAAM, se assim necessário for.

Antes de prosseguirmos, vamos ouvir, então, vamos assistir a um vídeo feito pela equipe do Amazon Sat, na pessoa do Wellington Lopes, que aqui está presente.

Muito obrigado pela presença, Wellington Lopes.

Não aqui conosco, mas lá na BR-319, você que não conhecia a Amazônia, que trabalha na Amazon Sat, mas não conhecia a Amazônia e que hoje já pode dizer "Conheço a Amazônia e fui por estrada".

Então, meus cumprimentos. Obrigado pela sua presença conosco.

Vamos ver, então, o vídeo feito pela Amazon Sat.

(Procede-se à exibição de vídeo.)

**O SR. PRESIDENTE** (Acir Gurgacz. Bloco Apoio Governo/PDT - RO)

– Muito obrigado, mais uma vez, à Rede Amazônica de Televisão, ao Wellington e a toda a equipe, que prontamente nos cederam esse filme, para que pudéssemos mostrar a todo o Brasil o que vimos e como atravessamos essa BR-319.

Antes de encerrarmos, agradeço não só a presença aqui, mas também o apoio do Senador Valdir Raupp para essa diligência.

Por motivos de agenda anterior, em função de ser o Presidente do maior Partido do Brasil, numa agenda apertadíssima, S. Exª não teve a oportunidade de ir conosco, mas nos apoiou integralmente nessa diligência e também nos apoia com relação à reabertura da BR-319.

Com a palavra, o Senador Valdir Raupp.

**O SR. VALDIR RAUPP** (Bloco Maioria/PMDB - RO) – Sr. Presidente, Senador Acir Gurgacz, Sr. General Jorge Ernesto Pinto Fraxe, Diretor-Geral do DNIT, demais convidados, já devidamente apresentados e nominados, minhas senhoras e meus senhores, queria parabenizá-lo, Senador Acir, pelo desprendimento, pela determinação de ter organizado, liderado essa verdadeira maratona, essa diligência.

Vi ali a dura realidade do povo. Que realidade dura, não é? Realmente, senti muita vontade de ir a essa expedição, mas havia reunião do Conselho Político, e, como Presidente Nacional do PMDB, não pude me ausentar



daqui. Mas confesso que tive muita vontade e pude agora ver a série de reportagens da Rede Amazônica, da Amazon Sat, de toda a travessia da BR-319.

Realmente, os depoimentos foram muito, muito importantes, porque mostram a realidade e a necessidade, o anseio da população daquela região – não só da região ali atingida, mas também de Manaus, de Porto Velho, de todo o Brasil, como falou o General –Coronel, não é General. Coronel Azevedo. Foi um depoimento que ele deu até para as Forças Armadas, para o Exército Brasileiro, sobre a importância da ligação do Amazonas com os demais Estados do Brasil, sobretudo com o nosso Estado, o Estado de Rondônia.

Então, vejo que é uma necessidade, e as autoridades estão empenhadas, em que pese a demora, o dinheiro já gasto. Como falou o Ministro dos Transportes, César Borges, há 80 milhões já gastos nos projetos de licenciamento, e até agora não tivemos sucesso.

Mas acredito que a esperança é a última que morre. A fé remove montanhas e atravessa distâncias, vence distâncias, como essa entre Manaus e Porto Velho. Então, espero que as autoridades da área ambiental possam se sensibilizar e que seja criado todo tipo de proteção, como falou o Diretor-Geral.

Ninguém quer prejudicar os animais, a fauna, a flora, mas simplesmente fazer uma travessia de um Estado para outro, de uma parte do Brasil para outra parte do Brasil, que é a Região Amazônica.

E Manaus hoje é um grande centro industrial, onde há mais de 500 indústrias do Brasil e de várias partes do mundo, multinacionais. Não dá para ficar isolado naquela região. Não dá para ficar isolado.

Então, tem todo o meu empenho. Ao mesmo tempo em que o parabenizo pelo trabalho, pelo desprendimento, pelo dinamismo, também o parabenizo pela chegada de mais dois netos. Lindos! Já me mostraram ali a foto.

Foi hoje ou ontem?

**O SR. PRESIDENTE** (Acir Gurgacz. Bloco Apoio Governo/PDT - RO)  
– Hoje.

**O SR. VALDIR RAUPP** (Bloco Maioria/PMDB - RO) – Nasceram agora, há pouco. Os netos nascendo, e ele trabalhando aqui.

O Acir tem sido um grande Senador da República, defendendo os interesses do Estado de Rondônia e do Brasil.

Parabéns a V. Ex<sup>a</sup>!

Muito obrigado.

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

Peço a V. Ex<sup>a</sup> que, na semana que vem, quando estiver em Porto Velho e em Ji-Paraná, com a Presidenta Dilma, nos represente. Eu infelizmente não vou poder estar nessa viagem tão importante da Presidenta Dilma a Porto Velho. Estive com ela ontem justificando a minha ausência, pois tenho uma audiência com o Papa Francisco exatamente no dia 11 de dezembro. Eu sairei logo mais e não estaremos lá em Porto Velho, mas tenho certeza que V. Ex<sup>a</sup>, juntamente com o Senador Ivo Cassol e os demais Deputados Federais: Marcos



Rogério, Deputada Marinha, Nilton Capixaba; o Governador Confúcio Moura e o Vice Ailton vão fazer uma bela recepção para a nossa Presidenta, pois ela realmente merece ser bem recebida em Rondônia por tantas obras, por tanto investimento que o Governo Federal faz no nosso Estado de Rondônia, seja na hidrovia do Madeira, nas nossas rodovias, o Minha Casa Minha Vida praticamente em todas as cidades do Estado de Rondônia, as usinas do Madeira, enfim, a 364.

E esteve lá comigo o General Fraxe fazendo uma fiscalização, e os rumos da restauração da BR-364 estão mudando graças ao empenho primeiro da licitação e também da bancada federal, que muito trabalhou para reunir recursos e deixá-los à disposição do DNIT a fim de fazer a obra. E agora, para mudar os rumos da obra que estava sendo mal feita, o general foi lá fiscalizar *in loco* para que aqueles serviços, Senador Raupp, não continuem. O general tomou todas as providências para que aquela... não vou falar palavrão, não podemos fazer isso, mas para que aquele serviço de má qualidade não tenha continuidade. Nós, da bancada, eu particularmente, não vamos deixar que isso aconteça.

Eu sei que isso não está acontecendo por parte do DNIT e, sim, através de uma empresa que não está à altura da necessidade das estradas brasileiras, principalmente da BR-364.

Ouço com prazer o Senador Raupp.

**O SR. VALDIR RAUPP** (Bloco Maioria/PMDB - RO) – Se me permite, Presidente, também quero parabenizá-lo e agradecer ao General Fraxe pela garra e pela determinação tanto na execução das obras quanto na fiscalização. Ele já foi duas vezes lá: na largada dos serviços, praticamente no início das obras, e já foi agora, *in loco*, fiscalizar. Tem que fazer isso mesmo. Portanto o parabenizo e agradeço ao General Fraxe.

E queria pedir a V. Ex<sup>a</sup>, Senador Acir Gurgacz, que quando estiver com o Papa peça para ele interceder pelo Brasil, orar pelo Brasil, pedir a benção de Deus. Afinal de contas, ele é argentino, mas Deus é brasileiro. Está tudo aqui na região.

E queria fazer uma pergunta ao General Fraxe: a ponte binacional. O Dr. Tarcísio esteve lá no dia da ordem de serviço da BR-425, de Guajará-Mirim a Porto Velho, e anunciou que possivelmente lançaria uma licitação ainda neste ano. A conclusão, não sei, mas pelo menos daria a largada, lançaria o edital de licitação da ponte binacional Brasil/Bolívia.

**O SR. JORGE ERNESTO PINTO FRAXE** – Está só dependendo... O projeto depende única e exclusivamente de um fechamento de orçamento de preços novos. Inclusive, a Ministra Miriam estava em despacho com a Senhora Presidenta para incluí-la no PAC, porque aquela ponte de Guajará tem que estar no PAC. É um empreendimento considerável em termos de recurso. Não dá para pensar num empreendimento daqueles fora do PAC.

Então, nós acreditamos que já, já estará entrando no PAC para que possamos largar a licitação, de preferência até o final de dezembro até o início do mês que vem.



**O SR. VALDIR RAUPP** (Bloco Maioria/PMDB - RO) – Eu estive pessoalmente com a Ministra Miriam e falei com ela que aquela ponte tinha sido um compromisso pessoal do Presidente Lula com o Presidente da Bolívia Evo Morales para pagar uma dívida histórica de 111 anos, porque o Tratado de Petróleo é de 1902. Estamos em 2013, então são 111 anos de dívida que o Brasil tem de dívida com a Bolívia com aquela ponte.

Assim, o Presidente Lula assumiu o compromisso, mandou fazer o projeto, não ficou pronto na sua gestão. A Dilma reassumiu o compromisso. Falou para mim, para o governador e para a bancada federal que iria cumprir esse compromisso do Presidente Lula. Portanto, está na hora.

Então, falei para a Ministra que estava na hora de colocar no PAC.

**O SR. JORGE ERNESTO PINTO FRAXE** – Exatamente.

**O SR. VALDIR RAUPP** (Bloco Maioria/PMDB - RO) – Coloque de um modo que possa demorar três, quatro anos, mas coloque um pouco neste ano, outro pouco no ano que vem. Temos três ou quatro anos...

**O SR. JORGE ERNESTO PINTO FRAXE** – É a ponte, os acessos e a construção de um sistema de aduana: Receita Federal, Polícia Federal, Anvisa. Está tudo no projeto.

**O SR. PRESIDENTE** (Acir Gurgacz. Bloco Apoio Governo/PDT - RO) – Ontem, Senador Raupp, eu conversava com a Ministra Miriam, numa reunião dos relatores setoriais do orçamento, e fiz essa colocação também a fim de que pusesse essa obra no PAC, pois é uma obra importante. Não nessa reunião, mas numa reunião anterior, eu perguntei a ela se conhecia a alfândega de Guajará-Mirim, o porto de exportação de Guajará-Mirim.

Sem malandade, ela disse que não conhecia. Aí eu mostrei as fotos quando eu e V. Ex<sup>a</sup> estivemos juntos lá, mostrei a fotografia de como é o Porto de Guajará-Mirim, General Fraxe. Não vou mostrar aqui porque já mostrei na tribuna do Senado, mas ela realmente ficou muito, muito chocada e muito preocupada, pois é um porto que exporta muito.

Nessa região da Bolívia moram mais ou menos 300 mil pessoas e não há produção agrícola, General. E Rondônia produz também para exportar e exportamos para essa região. Agora, as condições do porto... Aliás, não podemos falar muito senão...

**O SR. VALDIR RAUPP** (Bloco Maioria/PMDB - RO) – Passam cargas até para o Chile, porque a Arica/Iquique está perto dali... Tem caminhões...

**O SR. PRESIDENTE** (Acir Gurgacz. Bloco Apoio Governo/PDT - RO) – Sem dúvida. Se tivermos a ponte...

**O SR. VALDIR RAUPP** (Bloco Maioria/PMDB - RO) – ... Transportam até para o Chile. Da Bolívia e Chile.

**O SR. PRESIDENTE** (Acir Gurgacz. Bloco Apoio Governo/PDT - RO) – E o porto. Então, ela realmente ficou muito preocupada, porque a exportação é importante para o Brasil. Para Guajará-Mirim esse porto de exportação é de fundamental importância para o crescimento da economia. Realmente ela ficou



bastante preocupada, já chamou a equipe e deu o comando para que pudesse resolver a questão do Porto de Guajará-Mirim.

E não podemos falar muito sobre isso porque as condições sanitárias impediriam a exportação. Então, é um problema... Se você fala demais, General, vamos prejudicar o pouco que está sendo feito. E se não falarmos, as coisas não acontecem. Então, ficamos no fio da navalha. Mas enfim, as coisas irão melhorar em Guajará-Mirim. Teremos a nossa ponte, a 425 está em manutenção, não a ritmo acelerado porque não é hora ainda, já que estamos na época da chuva, mas quando entrarmos na seca do ano que vem vamos ter pelo menos a expectativa de 429, o término daqueles pedacinhos de asfalto e as pontes, a 425 em pleno movimento, a 364 também, e agora, com essa sua sugestão, a manutenção da BR-319. Ou seja, Rondônia fica numa situação...

**O SR. VALDIR RAUPP** (Bloco Maioria/PMDB - RO) – E a ponte do Abunã. Já foi dada a ordem de serviço, General?

**O SR. JORGE ERNESTO PINTO FRAXE** – Ainda não.

**O SR. PRESIDENTE** (Acir Gurgacz. Bloco Apoio Governo/PDT - RO)  
– Não foi contratada ainda.

**O SR. JORGE ERNESTO PINTO FRAXE** – Na semana que vem é que deve fechar o contrato. Tem um prazo recursal para homologação. É lei e tem que cumprir cada um. Segunda-feira termina o prazo.

**O SR. VALDIR RAUPP** (Bloco Maioria/PMDB - RO) – A Presidente não pode dar a ordem de serviço lá em Rondônia? Ela vai estar lá pertinho nas usinas. Pertinho.

**O SR. JORGE ERNESTO PINTO FRAXE** – Possivelmente.

**O SR. VALDIR RAUPP** (Bloco Maioria/PMDB - RO) – Seria um gol de placa.

**O SR. JORGE ERNESTO PINTO FRAXE** – Se der tudo certo, quem sabe.

**O SR. PRESIDENTE** (Acir Gurgacz. Bloco Apoio Governo/PDT - RO)  
– É mais uma agenda para a Presidenta.

**O SR. JORGE ERNESTO PINTO FRAXE** – Se não houver um recurso, você sabe...

**O SR. PRESIDENTE** (Acir Gurgacz. Bloco Apoio Governo/PDT - RO)  
– Essa tem autorização do Ibama.

**O SR. JORGE ERNESTO PINTO FRAXE** – Não. Recurso...

**O SR. PRESIDENTE** (Acir Gurgacz. Bloco Apoio Governo/PDT - RO)  
– Está tudo certo. Não dá para deixar de fazer um trocadilho, Marcos e Caio.

Essa autorização da captura dos animais é um problema. Se não tivermos essa autorização... Estou falando nós, mas quem precisa de autorização é o DNIT. Já estou aqui como diz... Mas se não houver autorização este ano, vamos perder um ano. É isso não é, Caio? Porque não vamos aproveitar a chuva deste ano para poder fazer a captura dos animais a fim de fazer o estudo. Então, peço aqui encarecidamente que haja uma atenção especial com relação a esse pedido, porque é uma autorização para ter condição de fazer os estudos. Se não



autORIZARMOS OS ESTUDOS NUNCA VAMOS VÊ-LOS SENDO FEITOS. E SÓ FALTA UMA AUTORIZAÇÃO PARA CAPTURA DOS ANIMAIS.

ENTÃO, PEÇO AQUI QUE TENHA UM EMPENHO DO ICMBIO PARA CONCEDER ESSA AUTORIZAÇÃO. E NA SEMANA QUE VEM VOU ENTRAR EM CONTATO COM O IPAAM PARA VER COMO AVANÇARAM ESSAS CONVERSAS NESTA SEMANA.

**O SR. JORGE ERNESTO PINTO FRAXE** – JÁ DEI O PROCESSO CONSTRUTIVO DA MANUTENÇÃO QUE NÃO VAI O MÍNIMO, MÍNIMO (?) DE IMPACTO. ENTÃO, VOU RECICLAR O QUE EXISTE.

**O SR. PRESIDENTE** (Acir Gurgacz. Bloco Apoio Governo/PDT - RO)  
– AGRADEÇO A PRESENÇA DE TODOS AQUI NESTA TARDE.

NÃO HAVENDO MAIS NADA A TRATAR, DECLARO ENCERRADA ESTA REUNIÃO.

MUITO OBRIGADO A TODOS.

*(Iniciada às 13 horas e 31 minutos, a reunião é encerrada às 15 horas e 30 minutos.)*