



DEPARTAMENTO DE TAQUIGRAFIA, REVISÃO E REDAÇÃO

NÚCLEO DE REDAÇÃO FINAL EM COMISSÕES

TEXTO COM REDAÇÃO FINAL

Versão para registro histórico

Não passível de alteração

COMISSÃO EXTERNA - FISCALIZAÇÃO DA CONCESSIONÁRIA ECO 101 - BR 101/ES			
EVENTO: Audiência Pública	REUNIÃO Nº: 0033/16	DATA: 23/02/2016	
LOCAL: Plenário 15 das Comissões	INÍCIO: 14h51min	TÉRMINO: 16h32min	PÁGINAS: 36

DEPOENTE/CONVIDADO - QUALIFICAÇÃO

THOMAZ MIAZAKI DE TOLEDO - Diretor de Licenciamento Ambiental do Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis — IBAMA.

SUMÁRIO

Esclarecimentos sobre o andamento dos processos de licenciamento ambiental referentes às intervenções previstas no Programa de Exploração Rodoviária da BR-101 no Estado do Espírito Santo.

OBSERVAÇÕES

Houve exibição de imagens.
Há intervenção inaudível.



O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcus Vicente) - Havendo número regimental, declaro aberta a 7ª Reunião Ordinária da Comissão Externa destinada a fazer o acompanhamento *in loco* e fiscalizar os planos de trabalho, obras realizadas, intervenções futuras, investimentos, obrigações e direitos adquiridos pela concessionária Eco101, que administra o trecho da BR-101, que corta o Estado do Espírito Santo (CEXBR-101).

Encontram-se à disposição dos Srs. Deputados cópias da ata da 6ª Reunião Ordinária realizada em 18 de fevereiro.

Pergunto se há necessidade de leitura da referida ata. (*Pausa.*)

O SR. DEPUTADO DR. JORGE SILVA - Solicito a dispensa da leitura da ata, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcus Vicente) - Não havendo discordância e atendendo à solicitação do Deputado Dr. Jorge Silva, fica dispensada a leitura da ata.

Em discussão. (*Pausa.*)

Não havendo quem queira discuti-la, em votação.

Os Srs. Deputados que a aprovam permaneçam como se encontram. (*Pausa.*)

Aprovada.

Ordem do Dia.

Atendendo ao Requerimento nº 13, de autoria da Comissão, esta reunião foi convocada para a realização de audiência pública com o tema: *Discorrer sobre o Andamento dos Processos de Licenciamento Ambiental Referentes às Intervenções Previstas no Programa de Exploração Rodoviária BR-101, Espírito Santo.*

Já se encontra aqui devidamente sentado à Mesa o Sr. Thomaz Miazaki de Toledo, Diretor de Licenciamento Ambiental do Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis — IBAMA, representando a Dra. Marilene Ramos, a Presidente do IBAMA.

Registro as presenças do Diretor da ANTT — Agência Nacional de Transportes Terrestres, o Sr. Sérgio Lobo; do Sr. Caio Barros, da Eco101, da área de sustentabilidade; do Sr. Marcos Martins, da Eco101, da área de comunicação; da Prefeita de Rio Novo do Sul, do Espírito Santo, a Sra. Maria Albertina Freitas; da



Vereadora do Rio Novo do Sul, a Sra. Cristiane de Almeida Dutra Costa; da Sra. Larissa Carolina Amorim dos Santos, Coordenadora de Transportes do IBAMA.

Obrigado pela presença de V.Sas.

Também agradeço a presença das ilustres pessoas também que se encontram aqui presentes.

Antes de passar a palavra ao nosso convidado para a sua apresentação, peço a atenção dos Srs. Deputados para os procedimentos a serem adotados durante a audiência.

O convidado disporá de 15 minutos para a sua exposição, não podendo ser apartado. Conforme estabelece o art. 256, § 5º, do Regimento Interno da Câmara dos Deputados, ao fim das exposições, será concedida a palavra aos Deputados, observada a ordem de inscrição, para, num prazo de 3 minutos, cada um formular suas considerações ou pedido de esclarecimento, dispondo os convidados do mesmo tempo para a resposta, facultadas a réplica e a tréplica, pelo mesmo prazo improrrogável.

A lista de inscrição para o debate encontra-se à disposição dos Srs. Deputados à mesa de apoio.

Vamos dar início à audiência.

Concedo a palavra ao Dr. Thomaz Miazaki de Toledo pelo prazo de até 15 minutos.

O SR. THOMAZ MIAZAKI DE TOLEDO - Exmo. Sr. Presidente, Deputado Marcus Vicente, a quem agradeço, em nome da Presidente do IBAMA, a Dra. Marilene Ramos, o convite para que o IBAMA possa trazer aqui alguns dados, algumas informações, esclarecimentos relacionados aos processos de licenciamento da BR-101, trecho que corta o Estado do Espírito Santo; Exmos. Srs. Deputados que fazem parte desta Comissão; cumprimento também os Diretores das Agências, autoridades aqui presentes e também a Exma. Prefeita.

(Segue-se exibição de imagens.)

Nós temos no IBAMA três processos de licenciamento sobre a BR-101 no trecho do Espírito Santo.

Primeiramente, quero dizer que essa é uma rodovia que já existe faz algum tempo. Mesmo antes da legislação que estabeleceu a necessidade de haver



licenças ambientais para esse tipo de obra, temos um processo de regularização da BR existente. Esse processo de regularização tramita nos moldes da portaria interministerial celebrada entre o Ministério dos Transportes e o Ministério do Meio Ambiente em 2013. São duas portarias: as Portarias nºs 288, de 2013, e 289, de 2013.

Com base nesse termo de compromisso assinado pela Eco101...

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcus Vicente) - Dr. Thomaz, eu gostaria de interrompê-lo por 1 minuto, só para termos a possibilidade de aumentar a participação dos nossos internautas. Esta reunião está sendo transmitida ao vivo pela Internet neste momento. Quem quiser e puder acessá-la.

O nosso endereço é o seguinte: <http://www2.camara.leg.br/atividade-legislativa/comissões/comissões-temporarias/externas/55a-legislatura/fiscalização-da-concessionaria-eco-101-br-101-es>.

Muito obrigado e me desculpe, Dr. Thomaz.

O SR. THOMAZ MIAZAKI DE TOLEDO - Perfeito, Deputado.

Então, retomando, como a BR-101 é uma rodovia que foi implantada anteriormente à legislação, à Lei nº 6.938, de 1981, foi celebrado um termo de compromisso para a regularização da BR pela concessionária Eco101. E, nos termos previstos pela portaria, com base apenas na celebração do termo de compromisso, algumas obras de melhoramento e manutenção já são permitidas a partir da celebração do termo de compromisso.

A concessionária atendeu a obrigação prevista no termo de compromisso de apresentação no Relatório de Controle Ambiental — RCA, que foi apresentado, ainda em 2013, para o IBAMA. O IBAMA solicitou algumas complementações a esse relatório.

Agora, em fevereiro, concluímos a avaliação e a aprovação desse relatório. Com isso, estamos em via de emitir a Licença de Operação para a rodovia, essa Licença de Operação de regularização.

Essa é a primeira etapa do processo, que é importante destacar.

É importante lembrar também que, nos moldes previstos na portaria, já a partir da celebração do termo de compromisso, algumas obras de melhoramento



foram autorizadas apenas com a emissão de uma autorização de supressão de vegetação, a chamada SV.

Concomitante à emissão da Licença de Operação, agora, ainda neste mês de fevereiro, o IBAMA deve emitir uma autorização de supressão de vegetação para um período de 10 anos. É assim que viemos conduzindo os processos de regularização. Isso vai permitir, então, essas obras de melhoria e manutenção em todo o trecho da BR no Espírito Santo.

Referentemente aos projetos de duplicação da BR-101, nós tínhamos, antes da Eco101, assumido o processo de licenciamento do trecho sul. Já há um processo em andamento perante o IBAMA, aberto ainda pelo DNIT — Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes, inclusive com a elaboração e apresentação por parte do DNIT de um Estudo Prévio de Impacto Ambiental, o EIA/RIMA. Com base nesse estudo, o IBAMA emitiu a Licença Prévia para a duplicação do trecho sul. Na sequência, a concessionária Eco101 solicitou a alteração de titularidade da Licença Prévia, para que ela assumisse, então, a licença prévia emitida a favor do DNIT. Já de posse dessa Licença Prévia, no momento, a concessionária Eco101 solicitou a duplicação primeiramente do contorno de Iconha.

O IBAMA recebeu, no dia 5 de fevereiro, o PBA, o Projeto Básico Ambiental, que é o estudo necessário para o IBAMA proceder à avaliação desse estudo e emitir a Licença de Instalação, que permite o início das obras.

Esse PBA encontra-se em avaliação pelo IBAMA já neste momento. Nós estimamos um prazo de aproximadamente 45 dias. Esse é o prazo que viemos praticando no PIO — Programa de Investimento em Logística. O Estudo de Impacto Ambiental foi protocolado no dia 5 de fevereiro, mas, de fato, nós nos debruçamos sobre o estudo a partir do dia 15. Nós estamos prevendo concluir essa agenda de Licenciamento de Instalação para o contorno de Iconha ao final do próximo mês de março, desde que o processo esteja devidamente instruído, com todas as licenças necessárias para que possamos fazer essa autorização.

Esse é o segundo processo. Como eu mencionei, são três processos de licenciamento em curso perante do IBAMA.



O processo de regularização com a Licença de Operação está em via de ser emitido ainda neste mês de fevereiro, e a Licença de Instalação referente ao trecho de Iconha para o final de março.

Na sequência, já temos um planejamento previsto para se dedicar ao Estudo de Impacto Ambiental — EIA, que foi apresentado para a Licença Prévia da duplicação do trecho norte. A partir do mês de abril, devemos nos debruçar sobre esse processo.

O rito do licenciamento, com base em RIMA — Relatório de Impacto Ambiental, prevê audiências públicas. Então nós devemos realizá-las.

Aproveito a oportunidade para convidar toda a população que acompanha esta audiência para que também possa contribuir e colaborar nas audiências públicas do processo de licenciamento, que devem ocorrer em meados de junho e julho.

Imaginamos concluir, no segundo semestre, essa etapa de discussão da viabilidade ambiental da duplicação da BR-101 no trecho norte.

É importante destacar que nesse trecho há uma complexidade, mas que já está instruída. Nós já viemos atacando essa complexidade no processo de licenciamento. Estamos discutindo qual é a melhor alternativa para a duplicação da rodovia no trecho que intercepta a REBIO Sooretama — Reserva Biológica de Sooretama, que é uma unidade de conservação bastante preservada. Até hoje há registros de um número grande de ocorrências de atropelamento de animais. Como a vegetação é bastante preservada, a floresta é bastante preservada, há ainda bastantes componentes da fauna, muitas vezes alguns animais até ameaçados, como a onça, que são atropelados na região.

Nós estamos tendo uma interação grande com o Instituto Chico Mendes, que é o órgão gestor dessa Unidade de Conservação, para achar uma alternativa que seja adequada tanto para dar segurança ao tráfego na rodovia como também para não causar ainda maiores impactos ambientais a essa Unidade de Conservação e aos recursos ambientais que existem naquela região.

Essa é uma complexidade que merece destaque especial aqui e que nós devemos atacar dentro da avaliação do Estudo de Impacto Ambiental.



Aproveito a oportunidade trazida por esta Casa para também convidar a população a contribuir no processo de licenciamento. Alguns Parlamentares desta Comissão têm acompanhado de perto esse processo, têm feito algumas visitas ao IBAMA, para se atualizarem em relação ao andamento desse processo, interessados, claro, pela melhoria da infraestrutura rodoviária, até para maior segurança da população. Esse tipo de interesse é bem-vindo e que ele seja portado ao processo de licenciamento. O maior momento que nós temos para essa participação no processo de licenciamento ambiental são as audiências públicas que devem ocorrer pelo mês de junho deste ano.

São esses os esclarecimentos sobre os três processos. Passei rapidamente sobre o assunto e estou à disposição para qualquer esclarecimento.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcus Vicente) - Agradecemos pela fala inicial ao Dr. Thomaz, Diretor de Licenciamento Ambiental do IBAMA.

Gostaria só de fazer uma colocação. Com exceção do trecho de Iconha, que é um licenciamento de um processo separado, com relação ao licenciamento do trecho da Reserva de Sooretama, os outros licenciamentos serão feitos pelos trechos BR-101 Sul e BR-102 Norte? É isso?

O SR. THOMAZ MIAZAKI TOLEDO - Perfeitamente, Deputado. O trecho de Iconha faz parte dessa Licença Prévia emitida pelo IBAMA, num primeiro momento, para o DNIT e que, depois, foi repassado à Eco101, conforme solicitação da concessionária e anuência do DNIT. De fato, é um trecho destacado da Licença Prévia. O planejamento que foi feito, inclusive com a participação da concessionária, é no sentido de que, no momento seguinte, seja solicitada a Licença de Instalação para todo o trecho restante, todo o trecho sul. E o trecho norte já está tratado num processo à parte. Há um estudo de impacto ambiental que só trata desse trecho norte.

Então, de fato, são dois processos que hoje tramitam: um para o trecho norte e um para o trecho sul. O trecho sul já possui Licença Prévia. E, numa etapa mais avançada, há esse contorno em Iconha.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcus Vicente) - Pela ordem de inscrição, então, concedo a palavra ao Deputado Helder Salomão. (*Pausa.*)



Como S.Exa. abre mão momentaneamente da palavra, concedo a palavra ao Deputado Lelo Coimbra.

O SR. DEPUTADO LELO COIMBRA - Boa tarde a todos!

Sr. Thomaz, é um prazer vê-lo mais uma vez.

Presidente Marcus Vicente, em primeiro lugar, quero fazer um pergunta conceitual. Depois, eu gostaria de ter de V.Sa. algum esclarecimento a respeito de como vamos lidar com certas questões. Não sei se por bem ou por mal, nós, ao constituirmos uma comissão, nós também nos submetemos a um processo de cobrança. Ele já viria naturalmente pelo exercício do mandato e se acentua pela formação da Comissão, de cuja temática nos propusemos a fazer o acompanhamento.

A primeira questão, que é conceitual, é a seguinte: *“Por que, no processo de concessão, a questão ambiental fica tão em aberto?”*

Quando se faz um plano de concessão de uma rodovia, é lógico que existem áreas sensíveis, mas, no conjunto do caminho, há muitas áreas tranquilas, pelo menos a nosso juízo, a nós, que rodamos todo o Estado. Existem áreas sensíveis, como a de Sooretama, que é uma área sensível, sobre a qual nós conversamos há poucos dias na nossa última reunião nesta semana, e existem áreas que, aparentemente, não apresentam nada que sugira dificuldades.

Então, ao se fazer uma concessão, por que não trabalhar no atacado, separando-se pontos de sensibilidade, de preocupações e de definições ambientais que necessitem rigor ou procedimentos, ou compensações, ou articulações, para que se facilite esse trabalho?

Essa é a primeira questão conceitual.

A segunda questão.

Nós já estamos no segundo ano da concessão, Presidente Marcus?

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcus Vicente) - Já estamos entrando no terceiro ano.

O SR. DEPUTADO LELO COIMBRA - Estamos entrando no terceiro ano da concessão. Essa concessão foi prevista para que nós ficássemos, no primeiro ano, maturando a instalação do consórcio e, nos 5 anos seguintes, que fizéssemos a duplicação do Trevo da Safra até João Neiva. Ou seja, nós vamos para o terceiro



ano e nós, seguramente, não temos a perspectiva mínima de duplicarmos sequer 20%. Não existe chance alguma!

Se o contorno de Iconha ficar pronto nesse período, nós vamos nos ajoelhar no milho, não é isso, Deputado Helder? Não é isso, Deputado Evair, V.Exa. que vai coordenar?

(Intervenção fora do microfone. Inaudível.)

O SR. DEPUTADO LELO COIMBRA - Não no milho, porque ele machuca; ou melhor, ajoelhar no grão de pedra.

(Intervenção fora do microfone. Inaudível.)

O SR. DEPUTADO LELO COIMBRA - Então, nós estamos diante de um contrato e de um compromisso feito formalmente, de um contrato formal. Já houve um reajuste, fruto da Lei do Caminhoneiro, o que suprimiu o eixo. Já houve um ajuste, fruto da revisão inflacionária. Então, nós já temos dois reajustamentos, mas nós não temos sombra de obras, e as pessoas querem conversar conosco.

Quando nós formos fazer as nossas audiências públicas, que já estão programadas, essas pessoas vão nos cobrar definições quanto aos contornos. Nós só temos um contorno previsto. Temos a predefinição do contorno de Iconha, que já tem uma obra em andamento, já tem um desenho feito, já tem alguma coisa ambiental definida.

Em todas as vezes que esse debate se estabelece, o IBAMA é a ponte que interrompe o rio. O IBAMA fica como o patinho feio, impedindo uma coisa de progredir, dando justificativa para que o empreendimento não se dê. Isso acaba nos criando problema porque sabemos que, mesmo com os limites impostos pelo IBAMA, esse retardo acaba sendo o retardo usado em nome do IBAMA.

Então, ficamos num processo kafkiano, bancando os palhaços.

Queria ouvir V.Sa. um pouco a respeito dessas considerações. Nós temos 4 anos de mandato. Nós estamos no segundo ano. Daqui a pouco vamos chegar ao quarto ano com essa mesma reunião e não teremos chegado a 20% de duplicação num processo em que era para termos 190 quilômetros. Qual o tamanho do trecho do Trevo da Safra?

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcus Vicente) - São 210 quilômetros.



O SR. DEPUTADO LELO COIMBRA - A duplicação do trecho está no contrato, está escrito na tábua da lei lá.

Então, nós precisamos saber do que estamos falando, com quem estamos conversando e quem são os responsáveis, porque daqui a pouco nós é que seremos os responsáveis, porque não estamos fiscalizando; nós é que seremos os responsáveis, porque não estamos cumprindo o nosso papel; e estamos fazendo o papel de palhaço. A sociedade está pagando um pedágio que vai sofrer vários aumentos até lá, e a culpa vai ser do IBAMA, porque só vai liberar por trecho. Isso já foi dito aqui.

Eu cheguei depois que V.Sa. havia começado a falar. Não sei se o senhor abordou esse assunto. Aqui nos foi dito que o IBAMA só libera por trecho. Eu até queria essa confirmação e o significado de o IBAMA só liberar por trecho. Vocês vão ser o patinho feio desse negócio, e a empresa estará ganhando dinheiro, se remunerando, se entesourando e não fazendo as obras necessárias ao tempo em que o contrato remete e pactua, por escrito, que elas sejam feitas.

Essas são as minhas considerações.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcus Vicente) - Concedo a palavra ao Dr. Thomaz para uma abordagem com relação ao que o Deputado Lelo colocou.

O SR. THOMAZ MIAZAKI DE TOLEDO - Obrigado, Excelentíssimo Deputado Lelo Coimbra. Tivemos o prazer de recebê-lo no IBAMA em algumas oportunidades, sempre interessado em acompanhar projetos naquela região de uma forma geral.

Deputado, são excelentes os questionamentos colocados. Primeiro, a respeito da questão mais conceitual do modelo de concessão, eu não seria a pessoa mais indicada para explicar sobre isso. Seria importante, talvez, num encontro, tratarmos do assunto conjuntamente com a própria ANTT, que está aqui hoje, mas só está acompanhando a audiência.

O SR. DEPUTADO LELO COIMBRA - Talvez, fosse até bom colocá-la ao seu lado. *(Riso.)*

O SR. THOMAZ MIAZAKI DE TOLEDO - Eu queria justamente tocar nesse assunto. De fato, a provocação é extremamente bem-vinda. Nós, de certa forma, já estamos fazendo algo, ao se prever, de melhor forma, a variável ambiental, já no planejamento das concessões.



Nós advogamos isso não só em relação a esse segmento aqui, que são os investimentos em transporte, em rodovias, mas também em relação aos investimentos no setor elétrico. São bastante recorrentes as críticas a atrasos na emissão do licenciamento ambiental em linha de transmissão, por exemplo. O IBAMA defende que seja antecipado o processo de licenciamento, que não sejam repassados todo o ônus e o encargo de tramitação do processo de licenciamento para o concessionário, numa etapa em que os investimentos já se tornaram praticamente urgentes.

Então, também temos advogado isso em outras áreas de concessão, mas acho extremamente bem-vinda essa discussão, e nós estamos à disposição para buscar um processo de licenciamento que também contribua, não crie entraves para um novo modelo e que já antecipe algumas questões mais críticas. Por exemplo, se de fato a principal preocupação é a travessia de Sooretama, de fato ali vai haver um cuidado especial e vai levar mais tempo, mas os outros trechos onde não há uma complexidade ambiental tão grande poderiam entrar em outro tipo de cronograma. Estamos à disposição para participar de uma discussão nesse sentido, só não me sinto à vontade para fazer essa discussão sozinho, até porque não é a área do IBAMA.

Trago outra boa notícia aqui também: o IBAMA celebrou com Agência Nacional de Transportes Terrestres — ANTT um acordo de cooperação técnica. Ele não busca a discussão do modelo de concessão, mas busca uma melhor transparência e um acompanhamento do cumprimento da missão institucional tanto da Agência Nacional de Transportes Terrestres quanto do IBAMA, cada um em sua esfera de competência. Então, nós celebramos esse acordo de cooperação. Inclusive há troca de informações sobre projetos de engenharia, que é geralmente uma questão crítica no andamento dos processos de licenciamento, porque o IBAMA não tem acesso muitas vezes à melhor versão do projeto de engenharia. Isso faz com que o processo de licenciamento seja postergado. Então, até para ter acesso à melhor informação disponível sobre o projeto de engenharia, celebramos esse acordo de cooperação técnica, que prevê também a otimização de esforços de fiscalização de ambas as instituições.



Se nós ainda não estamos discutindo o modelo, que é a provocação trazida aqui pelo Deputado, pelo menos a otimização do modelo atual nós buscamos fazer a partir desse acordo de cooperação técnica para evitar casos que já tivemos. Vou citar um exemplo. Todos conhecem a famosa Serra do Cafezal, na divisa entre Paraná e São Paulo. É um trecho em que inúmeros acidentes ocorrem, acidentes que infelizmente levaram a óbito talvez algumas centenas de pessoas. E o entrave no licenciamento ambiental foi em decorrência de uma dificuldade enorme que o órgão ambiental teve em ter acesso a um projeto de engenharia, a desenvolver um projeto e ter o estudo de avaliação de impactos daquela região.

Então, para casar melhor esses tempos e evitar que a concessionária leve para a ANTT a argumentação de que por falta de licença não conseguiu fazer o investimento, temos feito um acompanhamento praticamente conjunto entre IBAMA e ANTT, em que fazemos a supervisão não só dos compromissos do IBAMA em relação aos prazos assumidos para análise e emissão dos pareceres técnicos, mas também da qualidade e do tempo da concessionária em apresentar os estudos ambientais.

Na sequência, o Deputado perguntou se de fato procede esse questionamento de que o IBAMA só emite autorizações por trechos. Então, de fato esse não é o modelo mais interessante para o órgão ambiental, porque isso leva a uma sobrecarga de trabalho. Eu preciso emitir às vezes cinco ou seis licenças, ao passo que eu poderia emitir uma licença só, uma Licença Prévia só, uma Licença de Instalação só, para trechos maiores. Então, quanto maiores os trechos contemplados numa avaliação de impacto ambiental, num estudo ambiental, melhor do ponto de vista administrativo — são menos recursos humanos do IBAMA que são demandados para fazer esse licenciamento —, mas o processo de licenciamento atende a requerimentos de licença feitos pelo empreendedor.

Eu não tenho como intervir no projeto ou no pedido de licença que é feito pelo interessado. Falando objetivamente, o IBAMA só pode conceder licença para aquilo que é solicitado. Se as licenças são solicitadas por trechos, o que conseguimos fazer em algumas oportunidades é juntar algumas solicitações em aberto e emitir uma licença só. Temos feito isso no âmbito da coordenação de transportes. Às vezes, há ferrovia que tem cinco Licenças de Instalação. Estamos buscando unificar



essas Licenças de Instalação. Na própria BR-230, temos diversos segmentos com licença de instalação; na BR-163, também foram diversos trechos de Licença de Instalação que foram emitidas. Estamos buscando fazer essa integração, que é até melhor do ponto de vista de gestão ambiental, mas infelizmente o órgão tem que atender à demanda que lhe é apresentada.

Eu só posso emitir a Licença de Instalação se o empreendedor apresentou projetos consistentes e estudos ambientais consistentes. São os dois conteúdos que são objeto de avaliação para o IBAMA emitir a sua autorização. É por isso que muitas vezes conseguimos emitir a Licença de Instalação. Embora existam três ou quatro solicitações de licença em aberto, eu não consigo emitir licença para todo o trecho de uma vez só, porque há pendências em relação a alguns trechos, o empreendedor só conseguiu atender às exigências para determinado trecho. Então, o IBAMA emite uma licença para um trecho só.

De fato, não é uma situação que agrada ao IBAMA do ponto de vista administrativo. A nossa carteira de licenciamento é de certa forma sobrecarregada até por conta disso, mas hoje é uma limitação que temos imposta pela legislação, não há como o órgão licenciador alterar o processo para ele fazer a solicitação de requerimento em nome dos interessados.

O SR. DEPUTADO LELO COIMBRA - Sr. Presidente, se V.Exa. me permite, eu queria deixar um registro em ata e uma consideração para trabalharmos. A primeira, é lógico, não se refere apenas à nossa concessão, mas, como é o caso em corte, nas duas vezes em que estive com o Governador — não sei se V.Exa. estava presente — e com representantes da Eco101, nos dois momentos foi recorrente a constatação de que a nossa velocidade está condicionada ao IBAMA. O IBAMA não nos deixa ter a velocidade que nós queremos ter.

Eu queria me remeter ao nosso trabalho. A ANTT está aqui, eu não havia visto, e o Thomaz nos lembrou. Nós temos um contrato. Esse contrato capitaliza a empresa, enquanto o IBAMA — sim ou não? — é um impeditivo, é um postergador, é um contencioso para que uma obra ocorra ou não. A empresa atribui ao IBAMA a celeridade ou não, e ela está capitalizando. Quando nós chegarmos ao sexto ano, quando nós chegarmos ao vigésimo ano, vai existir uma capitalização e uma obra que não correspondente ao contrato feito. Qual é a cláusula de contrato que garante



essa capitalização como condicionada à execução dessa obra, para que essas variações não fiquem como instrumento de negociação para prorrogação de contrato, nas costas do IBAMA, com a bolsa capitalizada?

Segundo, já que uma empresa dessas não tem concessão somente no Estado, como é que fica a fiscalização do uso de sistema de vaso comunicante entre um contrato e outro do recurso capitalizado de uma concessão e de uma outra concessão pela mesma empresa do ponto de vista da fiscalização da ANTT? Se puderem responder isso, embora não seja objeto de sua presença nesta audiência, se puderem nos dar uma resposta acerca desse assunto, eu gostaria, senão fica como registro para nosso debate e para a nossa abordagem posterior.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcus Vicente) - Acato a solicitação de V.Exa. de que seja consignado em ata e sugiro aos nobres Deputados que transformemos num questionamento tanto à ANTT quanto à Eco101 o posicionamento do Deputado Lelo.

Aproveito a oportunidade para dizer o seguinte: faço minhas as palavras de V.Exa., concordo plenamente com elas. O objetivo desta Comissão é exatamente fazer com que a Câmara dos Deputados, que é a presença constante da população brasileira — e, nesse caso, do Espírito Santo — na fiscalização principalmente das concessões, possa estar devidamente presente, como estamos presentes. E nós gostaríamos muito de que essas audiências públicas pudessem ter respostas, senão definitivas, mas que possam levar aos órgãos fiscalizadores, à concessionária, ao IBAMA, questionamentos que dizem respeito ao interesse da população.

E eu vou dizer por quê. Porque nós teremos agora, conforme foi deliberado pela Comissão, na última quinta-feira, em uma reunião administrativa, seis reuniões de trabalho no Espírito Santo. Nós vamos convidar a Eco101, a ANTT, o Ministério Público Federal, enfim, todos os órgãos, as autoridades municipais, as Câmaras de Vereadores, os empresários, a população em geral.

Por quê? Porque essa é uma preocupação constante, e a Câmara se manterá vigilante durante todo este mandato e esta Legislatura para que nós possamos atuar, todos os Deputados do Espírito Santo, defendendo sempre esses interesses. Essa é uma competência nossa, e não foi apenas o interesse de um, dois ou três



Deputados, mas de todos os Deputados, que votaram, por unanimidade, pela aprovação do requerimento na formação desta Comissão.

Então, faço minhas as palavras do Deputado Lelo Coimbra e lhe concedo a palavra novamente.

O SR. DEPUTADO LELO COIMBRA - Farei apenas um comentário final. Cabe à ANTT, Thomaz, a fiscalização. No entanto, a ANTT é o ente absolutamente mais invisível desse processo. Ele é um fiscal invisível. O IBAMA, que não é visto, é um empecilho. Então, essa é uma equação que não fecha.

Nós, nas nossas conversas, quando programamos as audiências públicas — acho que nós programamos umas dez audiências públicas, por aí —, fizemos questão de que o IBAMA se fizesse representar, porque ele é um fiscal, mas ele é invisível.

As pessoas veem o Marcus Vicente, que mora em Ibirajú, as pessoas veem o Paulo Foletto, que passa e vai para Linhares, veem o Dr. Jorge Silva, que vai para São Mateus, veem a gente, que passa por lá e volta por cá. Mas elas não veem a ANTT. Mas, quando sentamos com o pessoal, dizem: *“O IBAMA atrapalha, o IBAMA é um empecilho, o IBAMA faz trecho a trecho, o IBAMA não nos dá resposta.”* *“Marcus Vicente, o que você está fazendo?”* *“Lelo, o que você está fazendo?”*

Então, assim, acho que essas questões precisam ficar claras, até para a gente saber com que conteúdo e continente nós estamos lidando. Senão, nós vamos chegar a um momento em que ou nós ficamos todos rezando missa e, na hora da comunhão, esticamos a língua para a hóstia pousar em cima, ou vamos fazer balbúrdia na porta do bar. Não é isso?

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcus Vicente) - O.k., Deputado.

Concedo a palavra agora, pela ordem de inscrição, ao Deputado Evair de Melo, por um prazo de até 3 minutos.

O SR. DEPUTADO EVAIR DE MELO - Sr. Presidente, Deputado Marcus Vicente, Diretor Thomaz, mais uma vez é uma alegria estar aqui. Quero saudar os nossos colegas Parlamentares, a nossa Prefeita, de Rio Novo do Sul, e a nossa Vereadora que se faz presente.



Deputado Lelo, na verdade, eu me sinto contemplado por suas palavras quanto à sua indignação. Eu sou um cristão-novo aqui na Câmara, e a pressão é em cima dos nossos Parlamentares, mas fica sempre aquela conversa.

Eu quero, inclusive, fazer aqui uma defesa do IBAMA, que, no caso da BR-101 e de algumas outras obras do Espírito Santo, tem dado, a tempo e a hora — com as limitações, é claro —, as respostas necessárias. Mas, quando eles estão ausentes, é fácil responsabilizar os órgãos ambientais, como bem expôs o Deputado Lelo. Isso os protege, porque acusam sempre os órgãos ambientais. Eu, que presidi uma empresa pública associada às questões ambientais, sei que é uma boa ferramenta de desculpa: *“Foi por causa do IBAMA”*, como se o IBAMA fosse um monstro, não tivesse regras, não tivesse cronogramas.

Eu quero fazer uma defesa no caso da parte sul da BR-101. Em algum momento, havia essa desculpa de que o IBAMA era o responsável. Prontamente nós fomos lá, Deputado Lelo, e o IBAMA estava com as ferramentas, na data e na hora, e dando as respostas — é claro, dentro daquilo que a legislação lhe permite também.

Então, essa indignação realmente extrapola, e o Deputado Lelo fez aqui um registro, imagino que seja o pensamento de todos nós aqui, para que possamos ter as coisas com mais transparência. Se o Governo não tem, pelo menos da minha parte, a minha confiança, é porque não há nenhum gesto para ter credibilidade, para que possamos confiar na parte governamental. Também compete a ele cobrar a responsabilização a quem foi passada a competência. Aí você vai ao Governo e dizem: *“Ah, mas isso aqui é da Eco”*. Mas o Governo, por meio da ANTT, dos Ministérios e de outras entidades, tem, sim, que fazer exercer o poder de governo e falar a que veio.

No nosso Espírito Santo, um governo teve a cara de pau de numa obra no nosso aeroporto, uma obra que vai passar de R\$ 600 milhões, mandar começá-la com R\$ 40 milhões e ficar assim mesmo. Não vamos entrar na questão do porto e em outras questões mais não.

A BR-101 já deveria estar pronta há muitos anos, se este Governo fosse um governo realmente preocupado com o Brasil. Tanto a duplicação da BR-101, que já era para ter acontecido, e a da BR-262, que já deveria estar em execução, são



obras que atendem ao Brasil. Não se trata de uma rodovia para causar vaidade nos capixabas, mas de uma obra que tem utilidade para os brasileiros. Além de fazer ligações por toda a costa brasileira, passa por ali boa parte da safra brasileira, do setor de metal, mecânico e de rochas. Então, é uma vergonha este Governo já não ter conseguido entregar essa obra. E agora fica aí se acovardando, diante de todos nós, para cobrar de quem tem a competência esses prazos e os cronogramas.

Além da questão da rodovia continuar com a duplicação perigosa, ela também está atrapalhando a economia do nosso Espírito Santo. Essa rodovia atrapalha o verão, o turismo no Espírito Santo, os transeuntes, os passageiros e o transporte de cargas. Então, este Governo, mais uma vez, não tem feito o gesto de comprometimento com o nosso Espírito Santo.

Mas, no que compete ao IBAMA, eu queria conhecer um pouco mais dos modelos de compensação ambiental, o que foi imposto à concessionária e onde porventura vai haver supressão de parte vegetativa. Essa compensação é só no leito da rodovia, às margens dela, ou em algum momento houve a orientação para que a concessionária, junto com as Prefeituras e as cooperativas, também pudesse cuidar da questão da gestão das águas? Essa rodovia corta importantes rios. Aliás, ela corta os dois maiores e outros importantes rios do nosso querido Espírito Santo.

Quando uma rodovia corta um rio da importância do Itapemirim, do Doce e dos outros rios menores, existe todo um sistema de proteção. Muito da captação de água de algumas das nossas cidades está na parte de baixo. Um possível dano ou um impacto em cima dessa rodovia pode inclusive comprometer a vida nas nossas cidades, além, é claro, de que em muitos trechos vai haver supressão.

É claro que Sooretama é um caso especial, porque é uma reserva. Eu imagino o desafio que é até para a própria engenharia encontrar respostas e soluções para ultrapassar a Reserva Biológica de Sooretama, mas eu queria conhecer um pouco mais do detalhamento das condicionantes onde vai haver supressão, como é que vai ser o regime e o modelo de compensação ambiental.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcus Vicente) - Pois não.

Tem a palavra o Dr. Thomaz.



O SR. THOMAZ MIAZAKI DE TOLEDO - Obrigado, Deputado Evair de Melo, pelos questionamentos feitos. Nós temos, podemos dizer assim, três grupos de compensação. Estou falando de uma forma não tecnicamente correta, mas acho que fica mais fácil de compreender.

Há um primeiro grupo que são algumas medidas, muitas vezes até obras de engenharia, dispositivos que são previstos. Aí, sim, eles estão localizados ao longo da rodovia, como, por exemplo, estruturas adequadas para a passagem de fauna e para a passagem sobre corpos hídricos que tenham um dimensionamento adequado para eventos de cheia, para que não ocorra erosão do solo próximo à rodovia ou assoreamento dos corpos hídricos com o sedimento oriundo das obras. Então, esses são dispositivos que são previstos no projeto básico ambiental e estão localizados ao longo do segmento da rodovia. Depois, existem algumas outras medidas compensatórias que extrapolam os limites da rodovia.

Então, por exemplo, no caso da reposição florestal, em função da supressão de vegetação, e lá, no caso, no Espírito Santo, em grande parte, da supressão de vegetação da Mata Atlântica, há uma compensação prevista. Essa compensação é fora dos limites da faixa de domínio da rodovia. São programas capitaneados pela Eco101; é responsabilidade da Eco101 apresentar esses programas e implementar esses programas, mas acho bem-vinda a disponibilidade das Prefeituras locais, e que tenham projetos para eventualmente receber esse tipo de medida.

Então, por exemplo, sobre a reposição florestal pode-se dizer: *“Ah, aqui foi criado um parque municipal, e nós podemos receber investimentos da reposição florestal”*. Isso é uma obrigação da concessionária definir, como condicionante da licença, mas há necessidade de que a concessionária identifique essas áreas. Então, seria interessante que recebêssemos esse tipo de projeto. O próprio IBAMA pode recebê-lo e encaminhá-lo para que a concessionária possa fazer as tratativas com o poder público local, a Prefeitura Municipal, às vezes, até uma ONG, alguma coisa, alguma outra instituição que seria beneficiária dessa obrigação.

Há um terceiro componente, que é a compensação ambiental, o investimento em Unidade de Conservação, previsto no Sistema Nacional de Unidades de Conservação. Essa compensação ambiental é proporcional aos investimentos do projeto licenciado, e o investimento é deliberado para a Unidade de Conservação



pelo IBAMA, conforme propostas apresentadas, e aí para Unidades de Conservação estaduais, ou municipais também, não só para Unidade de Conservação federal.

Então, para o trecho sul nós já tivemos o EIA/RIMA aprovado, a licença prévia emitida. Nós ainda não deliberamos sobre a destinação desses recursos para o trecho sul. E, para o trecho norte, quando emitirmos a licença prévia no segundo semestre, será mais uma oportunidade também para destinar recursos para a Unidade de Conservação.

Aí a REBIO de Sooretama certamente será beneficiária, porque ela é interceptada pela BR. Então, por lei, é obrigatório que parte dos recursos sejam destinados para essa Unidade de Conservação. Mas o comitê — o IBAMA tem um comitê para deliberar sobre essa destinação — está aberto a receber propostas de destinação para essa compensação ambiental.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcus Vicente) - Pois não, Deputado.

O SR. DEPUTADO EVAIR DE MELO - Thomaz, boa parte da parte sul da BR-101 e boa parte da parte norte são áreas passíveis de inundações históricas no Espírito Santo. Isso é conhecido dos capixabas e dos brasileiros. Posso citar 1979, 1985, as enchentes de 2013 e 2014. Isso é conhecido, isso é público.

Bom, a concessionária vai fazer uma rodovia duplicada. Precisa-se saber o seguinte: algum dano que for causado por possíveis chuvas históricas no nosso Estado, que, se houver agravamento em função da obra, isso é sanção que já está prevista? Isso não é fato novo. O que eu quero dizer? É o caso de Iconha, Rio Novo, Anchieta, Linhares, parte ali de Ibirapu...

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcus Vicente) - São Mateus.

O SR. DEPUTADO EVAIR DE MELO - ...São Mateus. Ou seja, isso é público e conhecido — é histórico inclusive.

Então, primeiro, eu quero que a duplicação aconteça rápido, mas temo que depois, no futuro, numa possível chuva — é histórico, existe um ciclo —, a situação possa se agravar em função da obra e se use a desculpa de que isso não estava previsto, foi fenômeno da natureza, que foi um caos, que isso não era conhecido.

Eu quero deixar registrado que isso é conhecido no Espírito Santo, isso é histórico, que há um conhecimento popular e um conhecimento técnico. Eu quero saber se o IBAMA, nessas condicionantes ambientais, levou em consideração que,



historicamente, são áreas passíveis de inundação. Em Linhares, nós tivemos problema de rodovia que foi construída — acompanhei isso bem agora — que era de competência da União, foi feita pela PETROBRAS. Ali quase 30 mil hectares foram inundados devido a essa rodovia, e quem fez a rodoestrada disse: *“Ah, mas nós não sabíamos que aqui dava enchente”*. Sabiam, sim. Ou seja, isso é conhecido, há conhecimento popular e conhecimento técnico. Gostaria de saber se isso é levantado nos autos de condicionante, para que as obras possam ser construídas, considerando que historicamente existem riscos de inundação.

Na verdade, as obras de hoje da BR já ajudam muito em relação a essa inundação, tanto que não houve previsão no passado, mas eu não posso admitir que a engenharia de hoje cometa os mesmo erros, os mesmos equívocos do passado.

O SR. THOMAZ MIAZAKI DE TOLEDO - Não, perfeitamente. Isso é objeto de avaliação do IBAMA, sim, o dimensionamento das estruturas, para que não causem um impacto adicional. Também é objeto de norma técnica. Já mais recentemente, norma técnica do DNIT tem uma previsão do tamanho do vão das pontes, até para que não ocorra isso. Então, é objeto de critério de projeto também avaliado pela Agência Nacional de Transportes Terrestres. Então, a resposta é positiva: sim, o IBAMA e também a ANTT avaliam isso.

O SR. DEPUTADO EVAIR DE MELO - O IBAMA tem conhecimento disso? Foi alertada a concessionária? O projeto de engenharia contempla esses riscos de inundação nessas áreas ao longo de todo esse trecho?

O SR. THOMAZ MIAZAKI DE TOLEDO - Isso é objeto de avaliação.

O SR. DEPUTADO EVAIR DE MELO - Não existe ninguém que não esteja sabendo do fato?

O SR. THOMAZ MIAZAKI DE TOLEDO - Não.

O SR. DEPUTADO EVAIR DE MELO - O fato é publicado e documentado?

O SR. THOMAZ MIAZAKI DE TOLEDO - Isso é critério também de avaliação de um novo processo de licenciamento.

O SR. DEPUTADO EVAIR DE MELO - Caso isso aconteça, podem ser responsabilizados jurídica e tecnicamente, já que foram alertados e isso está contemplado no projeto?



O SR. THOMAZ MIAZAKI DE TOLEDO - Sim, com certeza. A falta de cuidado, desse cuidado, levaria a um impacto adicional, com responsabilidade certamente para a concessionária, por não ter previsto isso. Mas, de fato, isso está previsto, e vai ser objeto de condicionantes que o IBAMA também vai fiscalizar durante a execução.

O SR. DEPUTADO EVAIR DE MELO - Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcus Vicente) - Eu gostaria de adicionar que parte da fala do Deputado Evair ao Dr. Thomaz nós transformemos neste momento num requerimento ao IBAMA, para que apresente à Comissão, num prazo razoável, todas as condicionantes que já estão colocadas em vários trechos que estão para serem autorizados, ou estão sendo analisados, ou aqueles que já foram previstos, com é o caso de Sooretama, o caso de Iconha, que logo após a concessão, ou antes da concessão, já estavam previstos. São cuidados especiais que o IBAMA tem, já alertados evidentemente pela ANTT e também já colocados como condicionantes à concessionária.

Então, gostaríamos de tomar conhecimento disso, porque é importante, esse é o nosso papel. Podemos transformar em requerimento parte do questionamento do Deputado Evair, muito benfeito, para que nós possamos ter essas informações num tempo razoável e para que nós possamos também levar isso ao conhecimento de todos os interessados na questão da duplicação.

Pela ordem, retorno à primeira inscrição e concedo a palavra ao Deputado Helder Salomão, pelo prazo de 3 minutos.

O SR. DEPUTADO HELDER SALOMÃO - Quero saudar o nosso coordenador, Deputado Marcus Vicente, os colegas Deputados Lelo, Jorge Silva, Sérgio Vidigal, Evair, que aqui estão presentes, e as demais pessoas que acompanham a nossa audiência pública.

O nosso papel é muito importante. A Comissão foi constituída para que nós façamos um acompanhamento e, a partir do Legislativo, a fiscalização dessa concessão, que tem um significado muito grande para o País, não apenas para o Espírito Santo, porque se trata de uma rodovia que corta o Brasil de Norte a Sul.

Então, todos nós temos pressa, mas também nós sabemos os dias em que vivemos, embora o Deputado Lelo tenha razão quando diz que o IBAMA acaba



virando o patinho feio dessa história, porque os órgãos ambientais no Brasil ainda têm alguns entraves que nós precisamos trabalhar.

Eu vejo isso na Caixa Econômica Federal. Eu fui Prefeito, e muitos gestores acusam a Caixa de atrasar os processos, quando, na verdade, a Caixa cumpre um papel estratégico para o desenvolvimento econômico e social do País, mas ainda, obviamente, precisa melhorar algumas coisas. Podemos fazer uma analogia disso com o trabalho do IBAMA. Nós precisamos ter agilidade, mas também não podemos perder de vista os danos ambientais, as repercussões positivas, e especialmente negativas que podem sofrer as comunidades do entorno da rodovia.

O Deputado Evair fez um questionamento ao Governo atual. Eu não faço um questionamento ao Governo atual porque, se os governos passados tivessem feito o processo de concessão que este Governo fez, hoje nós não estaríamos mais discutindo isso aqui, estaríamos em outra etapa. Então, há na verdade um atraso no Brasil em relação à infraestrutura, que foi abandonada durante décadas.

No ano passado, a Presidente Dilma lançou o Plano Nacional de Logística e Transportes, inclusive incluindo o trecho da BR-262 que liga o Espírito Santo a Minas Gerais e a ferrovia que liga o Espírito Santo ao Rio de Janeiro. Isso poderia — e deveria — ter sido lançado, Deputado Evair, há 20 ou 30 anos!

Mas nós vemos que há um problema que não se deve apenas a este Governo. Este Governo tem, sim, a sua parcela de culpa, mas nós precisamos analisar historicamente a infraestrutura brasileira para compreender que ela passou por um processo de esquecimento por parte dos governos.

Então, nós vemos que, no Espírito Santo e em outros Estados do nosso País, há um atraso não só no que refere às rodovias, mas também ao sistema portuário e aeroportuário, em função de demandas que foram acumuladas não durante este Governo, mas durante muitos governos, que sequer olharam para esse setor estratégico do desenvolvimento nacional.

Eu creio que é importante ressaltar isso, porque senão fica parecendo que todos os problemas de concessão e de infraestrutura do País se devem a erros que certamente também este Governo cometeu. Então, quero deixar esse registro.

Agora, eu só queria pontuar duas questões, para não ser repetitivo. Se há um descompasso entre o contrato de concessão e a velocidade das obras, que foi o que



o Deputado Lelo bem explicitou, a pergunta que eu faço é: o que tem sido pensando a respeito disso no âmbito do IBAMA? Tem que haver articulação entre esses órgãos! Não pode acontecer de um agir de um lado e outro de outro.

Qual é o nível de articulação que há hoje entre o IBAMA, a ANTT e a empresa concessionária, a fim de que possamos debelar os problemas ou haja uma agilidade maior? Senão, de fato, daqui a pouco nós precisaremos voltar aqui para discutir. Isso é ruim.

Eu sei que o IBAMA cumpre um papel importante — o Deputado Evair foi feliz em defender aqui o papel que o órgão cumpre —, mas isso não quer dizer também que o Instituto não tenha que aperfeiçoar as suas ações, até porque ele tem muitos problemas. Então, o que fazer para equacionar esse descompasso que há? Que nível de diálogo há entre os órgãos do Governo e a concessionária?

E agora a Câmara se coloca, Deputado Marcus Vicente, também como uma parte integrante desse processo de diálogo, porque não creio, de verdade, que aqui algum Deputado queira criar qualquer dificuldade — pelo contrário: todos querem que as obras avancem, porque o Brasil tem pressa, e o Espírito Santo também.

A segunda questão é: como é o cronograma de diálogo que o IBAMA está pensando em fazer com a comunidade? Como isso está sendo pensado? Eu sei que há na questão ambiental todo um rito em relação às audiências públicas, às consultas, mas como isso está sendo pensado? Essa questão é fundamental. Há áreas que já foram citadas onde nós teremos um grande impacto. Como será ou está sendo feito esse diálogo com as comunidades do Espírito Santo?

Muito obrigado.

O SR. THOMAZ MIAZAKI DE TOLEDO - Obrigado, Deputado Helder Salomão.

Bom, primeiro, eu quero reforçar aqui que o IBAMA está extremamente consciente do anseio da sociedade, da população do Estado do Espírito Santo, por essa obra. Recebi o Deputado Evair de Melo e uma comitiva de Deputados Estaduais, juntamente com a Dra. Marilene, Presidente do IBAMA, em momento ainda antes de se emitir a licença prévia para o trecho sul no repasse do processo do trecho sul do DNIT para a concessionária. Essa questão de a cada hora um ator falar que o seu atraso se deve ao outro já foi discutida naquela reunião.



Nós, como licenciadores, sabemos que somos um ator que contribui tanto para o avanço quanto para a postergação de um processo, eventualmente. Então, temos as nossas responsabilidades, sim, e estamos à disposição para darmos atenção a esse clamor da população do Espírito Santo e para avançarmos o mais rápido possível nesse licenciamento.

Nós temos participado de reuniões conjuntas entre o Ministério dos Transportes, a ANTT e a concessionária em que são cobradas responsabilidades, de forma a ninguém apostar no atraso do outro órgão para não fazer a sua parte. Então, tenho notado o empenho de todos, concessionária e IBAMA, no sentido de avançar nesse processo o quanto antes.

O contrato de concessão foi assinado em 2013. Nos contratos mais recentes, nós já implementamos a portaria e uma forma de interação diferente, podendo contar com a Empresa de Planejamento e Logística — EPL para assumir a responsabilidade por iniciar os processos de licenciamento antes da realização da concessão. Com isso nós estamos conseguindo antecipar o processo de licenciamento antes da concessão.

Esse modelo foi utilizado na chamada terceira rodada de concessões. A primeira rodada de concessões foi do âmbito do PIL e foi um modelo bastante exitoso, em que implementamos a portaria. Com base na celebração dos termos de regularização, o IBAMA já autoriza obra em cerca de 10%. O que está previsto nos contratos de concessão para melhoria corresponde a cerca de 10% do trecho concedido.

Durante o primeiro ano de concessão, a EPL elabora os estudos e instrui o processo necessário para a obtenção da Licença de Instalação, para que, ao final do primeiro ano, o IBAMA possa avaliar os estudos e emitir a Licença de Instalação, para que aquelas obras tenham início logo a partir do contrato de concessão, os primeiros 10% em áreas antropizadas e dentro da faixa de domínio da rodovia — portanto, são intervenções que não implicam impactos ambientais por conta da antropização do meio ambiente. Há previsão de sequência das obras com a emissão de Licença de Instalação para o segundo ano em diante. Com isso, vimos trabalhando para elaborar uma forma de conciliar melhor o modelo de concessão com a legislação que estabelece a necessidade de licenciamento ambiental.



Por último, quanto à questão da participação pública, conforme eu destaquei no início, nós estamos prevendo a realização de audiências públicas no mês de junho deste ano para discutirmos o EIA/RIMA do trecho norte.

Convido a população interessada a participar dessas audiências públicas. Em geral, licenciamentos de rodovias são tratados em audiências públicas, quando, na maioria das vezes, a população cobra celeridade na emissão das licenças para o início das obras — de forma geral, a população cobra isso. Quem é que não quer uma rodovia boa para poder trafegar? Então, são audiências públicas em que a principal manifestação que o IBAMA recebe é favorável à realização de empreendimento. Nós devemos realizá-las no mês de junho.

Para os demais trechos já se encontra em execução o Plano de Comunicação Social, previsto no Projeto Básico Ambiental. São algumas ações de responsabilidade do empreendedor que são acompanhadas pelo IBAMA.

Por último, gostaria de aproveitar o espaço para colocar o IBAMA à disposição no âmbito dessas reuniões que a Comissão deverá realizar na ponta, conforme foi aqui apresentado pelo Deputado Marcus Vicente. Nós estamos à disposição, seja por meio da Diretoria de Licenciamento Ambiental, seja por meio da própria Superintendência do IBAMA lá no Estado do Espírito Santo, com o nosso Superintendente Guanadir Gonçalves, para acompanhar esses trabalhos.

Eu acho que seria interessante, de certa forma, nós estarmos sempre presentes, os três atores envolvidos, a Agência Nacional de Transportes Terrestres, o IBAMA e a própria Eco101, para, de forma mais transparente, cada um dar o seu posicionamento e a sua versão e esclarecer a população sobre esse cronograma.

Está bem?

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcus Vicente) - Pois não, Deputado. É na réplica?

O SR. DEPUTADO HELDER SALOMÃO - É só uma solicitação, não é réplica, não. Já que existe esse cronograma das audiências públicas do IBAMA, eu acho que seria de bom tom solicitar que o IBAMA nos encaminhe a agenda com antecedência, para que a Comissão possa, inclusive, na medida do possível, acompanhá-las.

Muito obrigado.



O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcus Vicente) - Essa seria a nossa primeira solicitação, Dr. Thomaz, que V.Sa. mandasse a agenda de audiências públicas com relação a esses trechos para que nós possamos acompanhar e divulgar isso entre os Deputados da Comissão e na Casa.

Aproveito para fazer a segunda solicitação, chamando a atenção da concessionária Eco101, da ANTT e do IBAMA para a programação. Nós já publicamos no *site* da Comissão — já a endereçamos aos senhores —, a agenda de reuniões de trabalho, porque fora da sede da Câmara dos Deputados não são audiências públicas, são reuniões de trabalho; audiências públicas só na sede, aqui na Câmara dos Deputados.

Em Viana, dia 29 de fevereiro, o trabalho será coordenado pelo Deputado Evair de Melo; em São Mateus, dia 7 de março, será coordenado pelo Deputado Dr. Jorge Silva; em Iconha, dia 21 de março, será coordenado pelo Deputado Evair de Melo; em Fundão, dia 11 de abril, será coordenado pelo Deputado Marcus Vicente; em Cachoeiro de Itapemirim, dia 25 de abril, será coordenado pelo Deputado Evair de Melo; em Ibirapu, dia 9 de maio, será coordenado pelo Deputado Marcus Vicente; e, em Rio Novo do Sul, dia 23 de maio, será coordenado pelo Deputado Evair de Melo; mas isso significa que todos nós da Comissão estamos convidados e, na medida do possível, participaremos desses debates.

Então, já fica aqui o nosso convite para se fazerem presentes a ANTT, a Eco101 e também o IBAMA.

Peço agora à Secretaria desta Comissão que passe a colocar na nossa correspondência a informação para o IBAMA.

Pela ordem de inscrição, concedo a palavra ao Deputado Dr. Jorge Silva.

O SR. DEPUTADO DR. JORGE SILVA - Sr. Presidente, primeiro, cumprimento todos os colegas aqui presentes. Saúdo também o Dr. Thomaz, a Prefeita Albertina, a Vereadora Cristiane e os representantes da Eco101 e da ANTT.

Eu estava consultando a nossa secretária. Nós estamos na terceira audiência pública aqui. Eu acho que esta reunião tem sido bem esclarecedora, porque o sentimento que eu tinha na cabeça era que, dentro do cronograma, 50% dessa duplicação, sendo metade desse 50% do trecho que vai de Vitória em direção a Cachoeira, e os outros 50%, que seria o de Vitória em direção à região norte,



estariam duplicados até o final de 2017. Salvo engano, esse é o cronograma que nos foi apresentado em uma das reuniões que nós tivemos nesta mesma sala.

Eu saí também com o sentimento de que o projeto de contorno de Iconha já estava numa situação de início de execução de obra. Pelo que eu pude ver aqui, o protocolo do PBA para emissão de LI entrou agora no dia 5 de fevereiro. Ainda temos mais 45 dias para um posicionamento do IBAMA, desde que não haja nenhum tipo de problema. Teria que ser apresentado o PBA ou não para início dessa obra?

O SR. THOMAZ MIAZAKI DE TOLEDO - Sim, Deputado. É uma exigência legal a apresentação do requerimento da licença com o PBA, para que o IBAMA possa avaliá-lo e emitir a licença.

O SR. DEPUTADO DR. JORGE SILVA - Então, nós sentimos que, com certeza — veja, eu não sou da área —, é um tempo muito exíguo para que realmente nós tenhamos esses 50% dessa obra concretizados até o final de 2017.

Sr. Presidente, com a formação desta Comissão, a nossa responsabilidade aumentou de maneira intensa. As cobranças são muito grandes, e nós temos que dar resposta a isso. Eu acho que, a partir do momento em que nós chegarmos a determinadas regiões, até o final de 2017, nós teremos isso aqui duplicado.

Eu acho, Deputado Helder Salomão, que, além do ponto de vista econômico, nós temos o ponto de vista de salvar vidas. Devido à quantidade de acidentes em estradas que não são duplicadas e o quanto isso diminui naquelas estradas que têm as vias duplicadas, não tenho dúvida de que houve um avanço com a chegada da Eco101, da concessão para a Eco101 dos cuidados com a rodovia.

Nós transitamos diuturnamente naquela estrada. A expectativa da população é muito grande para que nós realmente diminuamos de maneira efetiva o número de acidentes com perdas de vida na BR-101. Além disso, há o desenvolvimento daquela região, principalmente, Sr. Presidente, com essa duplicação do trecho norte, que está prevista até 2022, 2023. Nesse setor, há um trânsito muito grande de bitrens, de caminhões de eucalipto, com poucas áreas de terceira pista, o que faz com que aumente o número de colisões frontais.

Então, temos esse problema importante em relação à Reserva Biológica de Sooretama, que, com certeza, irá necessitar de estudos bem aprofundados para que



nós tenhamos uma resposta de que esse cronograma possa ser seguido e nós não caiamos naquela situação bem colocada pelo Deputado Lelo Coimbra.

Lembro que nós temos a questão da continuidade da duplicação do trecho da BR-101 que vai de Campos até Cabo Frio. Naquela região, há mais de 20 ou 30 anos não se concretiza a obra, e não temos conhecimento da tramitação desse processo, não sabemos por que se dá dessa maneira lenta.

Eu acho que é bem-vindo esse estudo de EIA/RIMA, com licenciamento ambiental na Região Norte, para que nós possamos agilizar esse processo, não só no IBAMA, mas também no que concerne à Eco101, para que as medidas sejam tomadas.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcus Vicente) - Agradeço ao Deputado Dr. Jorge Silva pela intervenção.

Pela ordem de inscrição, concedo a palavra ao Deputado Sérgio Vidigal.

O SR. DEPUTADO SÉRGIO VIDIGAL - Sr. Presidente Deputado Marcus Vicente, nosso coordenador, quero saudar também o Dr. Thomaz, representante da direção do licenciamento ambiental do IBAMA.

Quero cumprimentar nossos colegas Parlamentares aqui presentes.

Talvez o senhor fique um pouco apreensivo pela ansiedade dos nossos Parlamentares, porque a BR-101, na verdade, é o pulmão da infraestrutura do Espírito Santo, porque essa rodovia corta o Estado.

Na verdade, Espírito Santo é um Estado que tem uma característica de atividade portuária muito forte. E nós sabemos que uma grande parte dessa atividade ocorre por meio do transporte rodoviário.

Por essa razão, há uma apreensão muito grande, porque a nossa expectativa dos capixabas pela duplicação, pela melhoria da BR, não é uma coisa nova, é uma coisa muito antiga.

Eu louvo, inclusive, a decisão do Governo em fazer a concessão, porque eu sou um defensor de concessões nos setores portuário, aeroportuário, rodoviário. Agora, como grande parte dessa rodovia atravessa uma área urbana muito grande — são 458 quilômetros —, uma região urbana muito adensada, isso realmente aumenta ainda mais a nossa ansiedade.



Nós sabemos que a legislação ambiental brasileira é moderna, com penalidades muito duras — e até não discordamos das penalidades da legislação ambiental. Em contrapartida, enquanto não se faz a intervenção, nós estamos protegendo os animais, mas estamos perdendo muitas vidas dentro da BR-101. Eu diria que o nosso índice de acidentes com mortes na BR-101, por quilômetro, é um dos mais altos do nosso País.

A BR-101 recebe outra BR, que é a 262. Eu diria que o trecho norte é o trecho de maior movimento, com maior tráfego, porque a BR-262 desemboca exatamente em Viana. O senhor falou, ficamos até felizes, pena que... Nós ficamos observando a necessidade de se vivenciar, primeiro, uma situação, para depois se tomarem as medidas. Em nosso entendimento, para ser liberada uma concessão, deveria previamente haver uma análise de licenciamento por parte dos órgãos competentes.

Eu acho que o Deputado Lelo Coimbra colocou aqui a nossa preocupação. Para a empresa isso não é problema, porque vai sendo postergado o investimento, mas cidadão que utiliza a rodovia paga regularmente o seu pedágio. Então, isso nos traz uma preocupação muito grande.

Eu queria aproveitar a oportunidade, Dr. Thomaz, para dizer o seguinte. Nós temos um trecho de 40 ou 41 quilômetros que atravessa a cidade da Serra, que tem aproximadamente 500 mil habitantes — e 99,9% dessa população mora em área urbana.

Há um projeto de 1999, época em que a PETROBRAS concebeu o Gasoduto Cacimbas. A Prefeitura da Serra exigiu um projeto executivo do novo traçado do Contorno de Mestre Álvaro, e parece que agora nós estamos em fase final para iniciar essa obra. Não sei se o senhor pode me informar se todo esse trecho do Contorno do Mestre Álvaro está totalmente licenciado pelo IBAMA, para que a obra, realmente, possa ter início.

Por outro lado, eu acho que nós estamos aqui vivendo um aprendizado neste momento. Nós temos aqui a Prefeita de Rio Novo do Sul, que sabe o que é uma BR passar por dentro de uma cidade.

Eu diria que os maiores problemas nossos ainda não estão no sul do Estado do Espírito Santo, mas no norte, porque nós temos o Contorno de Fundão e talvez o Contorno de Ibiraju. Há o pleito de Linhares também para que seja feito o Contorno



de Linhares — e 48 quilômetros da BR atravessam a cidade de Linhares. Então é uma preocupação, evidentemente, muito grande.

Realmente, agora, a partir da experiência vivida, poderíamos acelerar as novas concessões para que não tenhamos esse entrave que estamos tendo no Espírito Santo... E, para o Espírito Santo, isso tem um custo muito alto, porque há o custo de vida, de pessoas, e também há o custo da atividade econômica do Estado, que necessita muito da BR-101, para que possa, realmente, transportar os seus produtos, já que o Espírito Santo não é um Estado consumidor, é um Estado produtor. Portanto, ele precisa distribuir sua produção para outros Estados, utilizando a BR-101.

Muito obrigado, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcus Vicente) - Agradeço ao Deputado Sérgio Vidigal.

Vou fazer algumas considerações, informando aos Srs. Parlamentares que a Agência Nacional de Transportes Terrestres — ANTT respondeu à solicitação, da Comissão, deliberada por este Plenário no dia 19 de novembro de 2015, a respeito de todos os prazos. Isso foi informado aos Deputados, por meio de cada gabinete, em seus *e-mails* institucionais. Eu gostaria que V.Exas. pudessem acompanhar de perto esse documento da ANTT, porque ele vai fazer parte do nosso acompanhamento diário aqui na Comissão. Vamos fiscalizar os prazos que a concessionária tem que cumprir de acordo com o contrato de concessão.

A segunda observação é com relação às reuniões. Nós gostaríamos de reiterar à Eco101, à ANTT e ao IBAMA a presença. Para a Eco101 e para a ANTT nós já mandamos o cronograma de reuniões; para o IBAMA, vamos mandá-lo até amanhã.

Vou passar a palavra agora ao Dr. Thomaz para fazer as suas considerações finais. *(Pausa.)*

O SR. DEPUTADO SÉRGIO VIDIGAL - Gostaria de saber se a obra do Contorno do Mestre Álvaro já está totalmente licenciada.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcus Vicente) - Pois não.

Dr. Thomaz.



O SR. THOMAZ MIAZAKI DE TOLEDO - Deputado, eu não tenho essa informação aqui no momento. Na BR-262?

O SR. DEPUTADO SÉRGIO VIDIGAL - Na BR-101.

O SR. THOMAZ MIAZAKI DE TOLEDO - Na BR-101?

O SR. DEPUTADO SÉRGIO VIDIGAL - É porque a execução dessa obra ficou sob a responsabilidade do Governo do Estado, inclusive com recurso de uma emenda da bancada federal, que são recursos, evidentemente, oriundos do Governo Federal. Já temos 40 milhões na conta e nós precisamos saber se o licenciamento desse trecho já foi totalmente liberado.

O SR. THOMAZ MIAZAKI DE TOLEDO - Está bem. Deputado, eu não tenho essa informação aqui no momento. Assim que retornar ao IBAMA, levantarei essa informação e a repassarei a V.Exa. Está bem?

Quero agradecer mais uma vez a possibilidade de trazer aqui os esclarecimentos relacionados a esse processo de licenciamento mais uma vez. Acho que, de fato, toda esta Comissão está bastante empenhada em acompanhar esse processo, mais do que justificado na fala de todos os Srs. Deputados.

Levamos daqui ao IBAMA três compromissos. No momento da convocação da audiência pública — e eu já repasso orientação para a Coordenadora Larissa —, encaminharemos convite a todos os Deputados desta Comissão para nos acompanharem na audiência pública.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcus Vicente) - Repasse o convite a esta Comissão, Dr. Thomaz, porque nós temos um *e-mail* institucional. Dessa forma, fica mais fácil deliberarmos isso, que é importante.

O SR. THOMAZ MIAZAKI DE TOLEDO - Perfeito. Está prevista para o mês de junho a discussão do EIA/RIMA do trecho norte.

Também levamos o compromisso de apresentar à Comissão o conjunto de condicionantes já estabelecidas pelo licenciamento ambiental no âmbito desses três processos que eu aqui apresentei.

Há o terceiro compromisso de levantar as informações sobre o Contorno de Mestre Álvares, repassando essas informações imediatamente também para a Comissão.



O SR. DEPUTADO LELO COIMBRA - Sr. Presidente, V.Exa. me permite fazer uma pergunta?

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcus Vicente) - Pois não, Deputado.

O SR. DEPUTADO LELO COIMBRA - Só uma pergunta: como é a metodologia? Eu sou a Eco101 e, então, eu digo para o IBAMA que eu quero fazer aquele trecho ali. Então eu mando um projeto: *“IBAMA, eu quero a licença daquele trecho”*. Você só responde o que eu te pergunto. Enquanto você responde a essa pergunta, eu posso te mandar outros trechos? Eu posso te mandar os trechos todos? E qual é a sua obrigação no tempo para me responder? Como é que funciona? No caso, “você” é a instituição.

O SR. THOMAZ MIAZAKI DE TOLEDO - Exato, Deputado. O empreendedor pode, sim, abrir diversos pedidos, sobrepor pedidos ao mesmo tempo; não precisa aguardar a resposta, a finalização da tramitação do IBAMA relativa ao primeiro pedido, para fazer um segundo pedido. E todos concorrem entre si por tempo.

O IBAMA tem o prazo legal para avaliação desses estudos, um prazo legal para cada etapa do processo — a licença prévia tem um determinado prazo, a licença de instalação tem um prazo menor. Esses prazos correm independentemente se há uma solicitação só ou se há três, quatro, cinco solicitações em curso.

O SR. DEPUTADO LELO COIMBRA - Vocês têm uma fila própria para concessões de estradas ou vocês têm uma fila geral para projetos de ferrovia, projeto de hidrovias, projetos mais diversos? Vocês têm uma linha específica para análise específica das rodovias?

O SR. THOMAZ MIAZAKI DE TOLEDO - Perfeito, muito bem colocado, Deputado. A Diretoria de Licenciamento do IBAMA é subdividida em coordenações, e cada coordenação é temática. Temos uma coordenação que cuida da carteira de hidrelétricas, temos uma coordenação que cuida da carteira de dutos e linhas de transmissão. Cada coordenação tem sua equipe própria. Então, em termos de tipologia — rodovia, ferrovia, hidrovias —, não há uma competição em termos de equipe e de processos.

Em relação às demandas, há uma fila só para atendimento às rodovias. Na Coordenação de Transporte, Coordenada pela Larissa, há a subdivisão em equipes,



e cada equipe está debruçada sobre um processo de cada vez, uma solicitação de cada vez. Então fazemos essa organização da carteira somente no caso de projetos de rodovias.

O SR. DEPUTADO LELO COIMBRA - Eu sou auditor fiscal do Ministério do Trabalho. A pergunta que te faço é relativizada: vocês terceirizam a análise do projeto? Ela é acompanhada e assinada pelo servidor próprio ou vocês o terceirizam?

O SR. THOMAZ MIAZAKI DE TOLEDO - Não, as avaliações dos estudos ambientais são feitas hoje 100% por servidor do quadro. A análise ambiental é atribuição da carreira de servidores do IBAMA, do Ministério do Meio Ambiente e do Instituto Chico Mendes de Conservação da Biodiversidade — ICMBio.

O SR. DEPUTADO LELO COIMBRA - Qual tem sido a regra das concessões de rodovias? Eles te mandam vários projetos ou eles mandam gota a gota?

O SR. THOMAZ MIAZAKI DE TOLEDO - Olhe, Deputado, poderíamos fazer um levantamento e apresentar isso de forma mais sistematizada.

O SR. DEPUTADO LELO COIMBRA - Eu gostaria!

O SR. THOMAZ MIAZAKI DE TOLEDO - Eu diria que o costume é a obtenção de uma licença prévia. No passado, principalmente nos processos prévios à concessão, conduzidos pelo DNIT, a própria licença prévia era bastante segmentada. A BR-101 é uma rodovia que não pode ser atacada apenas com uma licença. Nós emitíamos uma licença de instalação para todas as obras, porque essa rodovia realmente corta o Brasil todo.

O SR. DEPUTADO LELO COIMBRA - A pergunta que eu fiz foi outra. Mesmo considerando... São 460 quilômetros, não é isso?

O SR. THOMAZ MIAZAKI TOLEDO - Isso.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcus Vicente) - São 458 quilômetros.

O SR. DEPUTADO LELO COIMBRA - Vai até Suzano, não é?

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcus Vicente) - São 458 quilômetros dentro do Espírito Santo, e há mais alguns quilômetros na Bahia.

O SR. DEPUTADO LELO COIMBRA - Supondo que se a rodovia fosse dividida em 40 trechos picotados, para cada trecho há uma licença? Eles não mandariam ao IBAMA, por exemplo, a solicitação de licença para dez trechos, cinco



trechos, oito trechos? Qual é a regra nos processos de concessão na relação com o IBAMA? A pergunta é essa.

O SR. THOMAZ MIAZAKI TOLEDO - Não, realmente as solicitações são ditas pelo empreendedor. Mas, no caso, até para deixar mais clara essa informação aqui, nós temos, hoje, no IBAMA só três pedidos de licença em aberto: uma licença prévia para o trecho norte...

O SR. DEPUTADO LELO COIMBRA - O trecho norte é o quê?

O SR. THOMAZ MIAZAKI TOLEDO - O trecho norte é um trecho de Vitória até a divisa. Não é, Larissa? *(Pausa.)* É um trecho de Vitória até a divisa.

Nós temos três pedidos em aberto. Nós temos o pedido da licença de operação para o trecho todo, regularização do trecho todo, que não contempla a duplicação. Então, para a duplicação, nós temos a licença prévia para o trecho norte, com estudo de impacto ambiental protocolado no dia 15 de janeiro de 2016. Então, a partir de 15 de janeiro de 2016, tivemos a abertura desse pedido de licença prévia. Para o trecho sul há um pedido de licença de regularização, que deve ser fechado agora em fevereiro, e esse pedido de licença prévia do trecho norte. E há mais um terceiro pedido, que é o pedido de licença de instalação para o Contorno de Iconha. São esses três pedidos abertos no IBAMA, que os está instruindo para emissão das licenças.

De acordo com as nossas conversas com a concessionária, há um planejamento para que seja feita uma única solicitação para o restante do trecho sul, para que ele não seja particionado em diversos pedidos. Assim, o IBAMA poderá avaliar o projeto básico ambiental e emitir uma licença de instalação para todo o restante do trecho sul.

O SR. DEPUTADO LELO COIMBRA - Quero só fazer uma última pergunta, Presidente. E quero remeter essa pergunta para aquele bloco, quando formos conversar com a ANTT formalmente. Considerando que a empresa tem um compromisso contratual de, nos seis primeiros anos, duplicar 210 quilômetros de Safra até João Neiva, não teria sido de bom entendimento que ela concentrasse junto ao IBAMA os seus esforços no sentido de obter as licenças desse trecho? Ao pedir licenças para outras áreas, ela não está buscando respostas para outras áreas e não para essas, fazendo com que o IBAMA não tenha a resposta desse trecho ou



se omita por não ter o instrumento legal ambiental necessário para responder a esse trecho?

O SR. THOMAZ MIAZAKI TOLEDO - Deputado, eu acho que há um histórico importante a ser resgatado. E nós estamos à disposição para também apresentar as informações que se referem ao processo de licenciamento. Mas quero lembrar que o trecho sul já vinha em tramitação no IBAMA, com solicitação de licença pelo DNIT. E, até em razão disso, a licença prévia do trecho sul foi emitida antes do que a do trecho norte. Então, é preciso resgatar todo esse histórico para se fazer essa avaliação.

O SR. DEPUTADO LELO COIMBRA - Esse caso é como o do paciente que vai operar o pé direito, e o médico opera o esquerdo. Depois que sai do centro cirúrgico é que ele descobre. É o mesmo sentido.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcus Vicente) - O.k., Deputado. Nós vamos propor, na reunião administrativa do dia 10, uma reunião formal com a Diretoria da Agência Nacional de Transportes Terrestres.

Então, antes de encerrar os trabalhos, acolho, recebo o documento endereçado pela Prefeita de Rio Novo do Sul, Maria Albertina Freitas, e da Vereadora Cristiana de Almeida Dutra Costa, pedindo que se incorpore esse abaixo-assinado com 834 assinaturas a esta Comissão, destinado a solicitar o acompanhamento para o estudo de viabilidade da construção do Contorno de Rio Novo do Sul. É uma solicitação que já foi feita, segundo consta, pela Eco101 à ANTT, para que autorize os estudos e o projeto do Contorno de Rio Novo do Sul.

Nós queremos perguntar à Prefeita Maria Albertina se quer, numa deferência toda especial, como a Comissão já fez anteriormente com os outros prefeitos que aqui se fizeram presentes, manifestar-se pelo prazo de 2 minutos.

São 2 minutos, Prefeita.

A SRA. MARIA ALBERTINA FREITAS - Primeiro, em nome do Município de Rio Novo do Sul, quero agradecer aos Deputados da bancada federal do Espírito Santo, em nome do nosso coordenador Marcus Vicente, e agradecer neste momento também à Câmara Municipal de Rio Novo do Sul.

Existe uma preocupação de muitos munícipes, porque nós temos a informação de que serão retiradas daquela área 180 famílias, postos de gasolina,



pousadas, hotéis, empresas de granito e olarias. Então, a gente se preocupa muito com o desemprego naquele Município.

Ao mesmo tempo, quero agradecer também à Eco101 pelo apoio que tem dado ao Município, principalmente em algumas melhorias e na geração de empregos, principalmente para as classes jovens.

Em relação aos acidentes que ocorriam naquela BR, o atendimento era feito pelo Município. Hoje, graças a Deus, é a Eco101 que faz todo esse trabalho, todo esse serviço de atendimento. Então, quero também agradecer e lutar pelo o que seja melhor para o nosso Município de Rio Novo do Sul.

Meus agradecimentos em nome do Município de Rio Novo do Sul.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcus Vicente) - Agradecemos à Prefeita Maria Albertina e à Vereadora Cristiane pela presença. Gostaria de dizer que esta Comissão da Câmara dos Deputados se fará representar na fiscalização da duplicação da BR-101, no Espírito Santo.

Além disso, contamos com a participação da Assembleia Legislativa do Espírito Santo, através dos Deputados Estaduais, que também formaram uma comissão para acompanhamento desse processo. Isso é muito importante. Muitas coisas estão sendo esclarecidas para a população exatamente em função da fiscalização não só desta Comissão da Assembleia Legislativa do Espírito Santo, como também desta Comissão de Fiscalização da Câmara dos Deputados.

Quero também agradecer ao Dr. Thomaz pela sua participação aqui, que foi muito importante. Agradeço à Presidente do IBAMA, Dra. Marilene Ramos. Evidentemente as suas atividades não permitiram sua presença aqui, mas esteve muito bem representada aqui pelo Diretor de Licenciamento, Dr. Thomaz.

Os Deputados Lelo Coimbra e Evair de Melo falaram muito bem sobre as condicionantes. Quero dizer também que existem contradições nas informações. Então a Câmara dos Deputados, cumprindo o seu papel, está esclarecendo a população do Espírito Santo e do Brasil, que acompanha via Internet todas as audiências públicas.

Sabíamos, pela informação da Eco101, que o trecho de Iconha seria iniciado entre os meses de novembro e dezembro. Já estamos chegando ao mês de março,



e ainda não existe nem a licença solicitada ao IBAMA no dia 5 de fevereiro. Quer dizer, há contradições nesse processo.

Nós estamos aqui exatamente para colocar as coisas em cima da mesa, de forma clara para a população. Nós vamos continuar indo ao encontro da população interessada, dos comerciantes, dos moradores, enfim, de todas as pessoas do Espírito Santo, observando a questão social, porque é esse o nosso papel, para que se possa trazer, à luz da verdade e da transparência, todas as questões que dizem respeito à consecução dessa concessão.

Então, se temos que cumprir o cronograma até 2019, durante os primeiros seis anos, de 210 quilômetros, nós estamos muito longe disso. Então, a Câmara vai continuar fazendo o seu papel. Nós teremos que chamar novamente os representantes da Eco101. Vamos fazer uma reunião administrativa com a ANTT para, assim, avançarmos nesse processo. Nós, que somos servidores públicos, temos de dar satisfação à população, temos de informar o que está sendo feito em favor da segurança dos cidadãos.

Antes de encerrar esta audiência pública, quero agradecer a participação dos senhores e de todos os convidados, que muito nos honraram com as suas presenças.

Nada mais havendo a tratar, declaro encerrada a presente reunião, convidando todos a participar do fórum de debates a ser realizado no Município de Viana, no Teatro Municipal de Viana, sob a coordenação do Deputado Evair de Melo, com o objetivo de debater a concessão da BR-101, com a participação de autoridades e comunidades locais.

Informo que, conforme a última reunião desta Comissão, foram definidas as agendas para os próximos fóruns de debates, que já estão publicadas no *site* da Comissão.

Está encerrada a presente reunião.