

ATA DA 9ª REUNIÃO DO FÓRUM PERMANENTE DE DISCUSSÃO SOBRE O PROCESSO DE REABERTURA DA RODOVIA BR-319

No dia **09 de outubro de 2018**, às 14h, no edifício da Superintendência Regional do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes - DNIT no Estado do Amazonas, localizado na Av. Recife, 2479, Flores, Manaus – AM, foi realizada a 9ª reunião ordinária do fórum permanente de discussão sobre o processo de reabertura da rodovia BR-319, com a participação das pessoas que assinaram a lista de presença em anexo. Compuseram a mesa: Dr. Carlos Eduardo (DNIT), Dr. Rafael (MPF), Dra. Luizete (IBAMA), Dr. Leal (PRF) e Dr. Luciano (ANTAQ).

A abertura foi realizada pelo Dr. Carlos Eduardo, Superintendente do DNIT em exercício, que fez a saudação inicial e agradeceu a presença de todos.

Em seguida, foi aprovada a seguinte pauta para a reunião:

1. *Informações sobre o andamento dos processos de licenciamento ambiental da rodovia pelo IBAMA e DNIT;*
2. *Ofícios que foram expedidos pelo MPF: 2.1) à AGU, sobre a competência para fiscalizar as prioridades legais; 2.2) à SEINFRA, sobre o desmoronamento de asfalto no km zero da BR-319;*
3. *Ofício circular sobre crimes em comunidade situada na margem da rodovia;*
4. *Reabertura do posto da PRF no Careiro;*
5. *Utilização pelo DNIT, mediante convênio, da balança da SEFAZ na rotatória que dá acesso a Humaitá/AM para controle de peso dos caminhões;*
6. *Apresentação de relatório parcial conclusivo;*
7. *Assuntos gerais;*
8. *Encaminhamentos.*

O Dr. Rafael indagou se havia algum representante da SEINFRA, AGU ou SEFAZ na reunião. Ninguém se manifestou. Passou-se, então, a discutir os itens da pauta.

Item 1: informações sobre o andamento dos processos de licenciamento ambiental da rodovia

Carlos Eduardo, do DNIT, informou que há datas definidas para a reunião inaugural com as comunidades indígenas. A data apazada pela FUNAI, juntamente com as lideranças, ficou para 23 e 24 de outubro de 2018 (TI 9 de Janeiro) e 27 de outubro de 2018 (TI do Lago do Capanã e TI Ariramba). As reuniões serão realizadas nas sedes dos municípios de Humaitá e Manicoré.

Quanto à complementação do EIA/RIMA, **Carlos Eduardo** declarou que há necessidade de autorização do ICMBio para a coleta da fauna. O DNIT somente teve a autorização emitida em março deste ano, no final do período chuvoso. Com isso, a parte que falta no EIA/RIMA não poderia ter sido feita no período seco, pois o estudo diz respeito ao período de chuva. Dessa feita, o cronograma está previsto para iniciar em novembro e terá duração de 120 dias, ou seja, até fevereiro de 2019.

Luizete Maia, do IBAMA/AM, lembrou que o licenciamento da BR-319 ocorre por meio de dois processos distintos: i) manutenção e conservação, no qual foi expedida uma licença de instalação, e (ii) licenciamento ordinário propriamente dito. Quanto à licença para as obras e serviços de manutenção, asseverou que o cumprimento das condicionantes está sendo monitorado pelo IBAMA, com vistorias constantes.

Em relação ao processo ordinário - o licenciamento propriamente dito – disse que está seguindo o cronograma previsto, dentro do que foi acordado. O processo está caminhando de acordo com o que foi planejado.

Por sua vez, o **Dr. Rafael** perguntou sobre a instalação dos postos de fiscalização. Se esta condicionante foi mantida ou substituída. Caso tenha sido mantida, se existe alguma previsão para atendimento. Também perguntou se existe alguma solução para o impasse em relação à ocupação dos postos de fiscalização.

Em resposta, **Luizete** confirmou que os postos só poderão ser construídos a partir do momento em que estiver definido o órgão gestor. Desse primeiro impasse decorre outro, ou seja, como será a estrutura da construção e em que local ficará situado. Destacou que não se pode cumprir uma condicionante e depois entregar para ninguém. Registrou que vários órgãos recusaram-se a assumir o encargo, tais como o Exército, a PRF e o próprio IBAMA. Diante do impasse, a direção do IBAMA em Brasília entende que seria interessante transferir essa condicionante da licença de instalação para o licenciamento ordinário. Assim, haveria um tempo maior para definir quem seria o gestor. O Estado do Amazonas havia se manifestado, mas depois não concretizou o interesse.

Carlos Eduardo também se manifestou sobre a dificuldade de encontrar quem vai gerir. Pretende expedir ofícios a órgãos possivelmente interessados.

O **Presidente da Associação de Amigos e Defensores da BR-319, André Marsílio**, lembrou que já estamos na 9ª edição do Fórum. Sobre a questão dos portais, fez um breve relato das reuniões anteriores, ocasião em que lembrou que a Prefeitura do Castanho, no fórum realizado naquele município, disponibilizou-se a gerir um dos portais. Salientou que não sabe a resposta em relação à outra ponta da rodovia porque ainda não houve reunião em Humaitá. Disse também que ficaram de consultar o novo secretário da SEMA sobre o interesse na gestão dos portais. Pelo que sabe, o Exército Brasileiro não cuidaria com a gestão dos portais. André perguntou sobre o pedido de redução de 100km do trecho do meio. Adiantou que tem informação de que o IBAMA não aceitou a redução e gostaria de saber o porquê.

Dr. Rafael, em resposta ao **André Marsílio**, informou que a SEMA respondeu formalmente que não ocuparia sozinha o posto de fiscalização, mas aceitaria participar da gestão com outros órgãos.

Dra. Luizete, respondendo ao André sobre o interesse da Prefeitura em gerir o portal, enfatizou a necessidade de formalização do interesse e em que termos ela pretende ocupar. Ressaltou que o IBAMA já informou, oficialmente, que não tem condição de ser gestor, devido ao reduzido quadro de pessoal.

Quanto às razões pelas quais foi negada a redução de 100km do trecho do meio, constam em nota técnica elaborada pelo IBAMA, com consulta disponível para todos. Ficou de enviar a nota técnica ao **Dr. Rafael**, por e-mail, para que ele pudesse disponibilizar para o grupo. Entre os argumentos para a negativa da alteração, destacou que o trecho do meio era o mais conservado, inicialmente. Além disso, alterar o trecho desqualificaria todo o processo de licenciamento que já está em fase final, com um estudo extremamente avançado.

Dr. Flávio, representante da OAB, comentou sobre o trecho da BR-230 até Realidade, que foi construído parcialmente pelo falecido prefeito de Humaitá, **Dr. Renato**, com poucos recursos. Ressaltou que o custo do DNIT para fazer a manutenção daquele trecho é mais caro do que seria para corrigir o asfalto, o que acarreta desperdício de dinheiro público.

Dr. Marcos destacou inicialmente que agora participa do Fórum na condição de cidadão. Em seguida, indagou sobre os marcos iniciais e finais dos dois estudos que precisam ser finalizados. O primeiro seria o estudo da fauna em período de chuva. Foi estipulado o prazo de 120 dias, a contar de quando? **Carlos Eduardo** respondeu que começa em novembro.

Sobre o componente indígena, **Dr. Marcos** disse que, segundo o cronograma, o prazo seria de 1.005 dias para o Consórcio Etnias concluir o estudo. No entanto, o marco inicial sequer foi definido. Solicitou ao DNIT a confirmação do início do prazo, lembrando que a previsão inicial para a conclusão do estudo do componente indígena era março de 2019.

Sobre essas indagações, o DNIT informou que os estudos complementares do EIA/RIMA (levantamento de fauna) devem ser realizados no período de cheia máxima, entre fevereiro e maio de 2019. Em março de 2018, quando o DNIT recebeu a autorização, estava fora do período de cheia máxima, o que impossibilitou o estudo. A autorização tem validade de 2 anos. Portanto, em fevereiro de 2019, período da máxima cheia, iniciarão os trabalhos. Sobre o estudo do componente indígena, o plano de trabalho apresentado para a FUNAI em fevereiro de 2018 foi aprovado. As reuniões inaugurais foram agendadas. Após, o Relatório preliminar será apresentado à FUNAI. Enfatizou que a FUNAI decidiu que apenas três comunidades indígenas estão dentro da área de influência da rodovia BR-319. Depois de finalizados, os estudos serão apresentados ao IBAMA. Acredita que os estudos serão concluídos num prazo mais reduzido do que o previsto contratualmente, estimando como prazo o fim de 2019 ou início de 2020.

Item 2: Ofícios expedidos pelo MPF

O **Dr. Rafael** informou que AGU não respondeu o ofício para esclarecer a questão das prioridades nas balsas da Ceasa e do Igapó-Açu. Da mesma forma, a SEINFRA também não respondeu sobre quais seriam as providências adotadas em relação ao desmoronamento do asfalto no km zero da BR-319. Destacou também que seria importante a resposta da SEINFRA para saber de quem é a competência nesse trecho inicial da rodovia (próximo ao porto do Ceasa). Como o órgão estadual não respondeu, restou apenas a informação prestada pelo DNIT, que não alegou não possuir competência na área mencionada.

Dr. Rafael afirmou que o processo de reabertura transcende ao próprio licenciamento, envolvendo também a questão da governança, de forma que urge maior envolvimento de todos os órgãos municipais, estaduais e federais para que não haja reiterações de ofícios ou até mesmo notificações pessoais, mediante oficial de justiça. Ressaltou que os ofícios serão reiterados.

Carlos Eduardo disse que vai receber uma equipe da SEINFRA, mas não sabe qual assunto será tratado na reunião. Quanto à competência, disse que a jurisdição do DNIT inicia-se no Careiro, seguindo a lei que instituiu o PNV. O trecho que vai da PRF até a margem do rio, com 1km de extensão, possui sobreposição de três rodovias (BR-174; AM-174 e BR-319). Quando isso acontece, rodovias estaduais, coincidentes com rodovias federais, a lei determina que a rodovia federal deve ser tratada como "planejada". Quando ela é somente planejada, quer dizer que só existe no mapa. Portanto, a União fica impedida de investir recursos. Assim, a responsabilidade é do Estado do Amazonas.

Luciano, chefe regional da ANTAQ em Manaus, disse que a competência para fiscalizar as balsas, prioridades e gratuidades é da ANTAQ.

André Marsílio reclamou do preço abusivo dos serviços de travessias das balsas. Já pediu apoio da OAB para solucionar a questão. Que a travessia no Igapó-Açu é proporcionalmente muito mais cara que a da balsa da CEASA, pois são R\$40,00 por 5 minutos de travessia. Indagou, ainda, sobre quem seria competente para fazer ou fiscalizar as rampas de acesso às balsas, o que tem dificultado o acesso de ônibus e carretas.

O **Dr. Flávio** informou que houve delegação pela ANTAQ dos serviços da CEASA para o Estado do Amazonas. Aproveitando a questão das rampas, indagou se o aclive da rampa encontra-se dentro da norma. Afirmou que o DNIT foi instado a informar se já fez o estudo do percentual do aclive da rampa. O **Dr. Flávio** lembrou, ainda, que a ANTAQ foi bem atuante no final do ano passado, tendo reconhecido e parabenizado a agência. Porém, disse que não há respeito à prioridade dos produtos perecíveis e de transporte. Sobre a rampa, enfatizou que há excesso de peso, prejudicando o acesso.

A ANTAQ foi indagada sobre o porquê de duas empresas terem recebido licença para realizar a travessia do Igapó-Açu, por se tratar de um rio pequeno, e ainda cobrar preços diferenciados.

A ANTAQ informou que quem fez a delegação na CEASA para o governo do Estado do Amazonas foi o Ministério dos Transportes. Aconteceu em setembro do ano passado e já está em pleno vigor. Esclareceu que o Ministério do Transporte é quem tem esse poder, a ANTAQ apenas regula e fiscaliza o serviço. A fiscalização da rampa não é de sua competência. Nesse momento, o DNIT chamou para si a responsabilidade sobre a fiscalização da rampa.

Prosseguindo, o Dr. Luciano disse que tem trabalhado com a questão da prioridade e solicitou que os usuários denunciem à ANTAQ. Sobre o Igapó-Açu, constatou que havia uma empresa irregular que foi autuada e interdita. A Amazônia Navegação recebeu a outorga e está em vigor até hoje. SÔNIA ME também obteve outorga, com o apoio da comunidade. A outra empresa não tem o apoio da comunidade e não tem conseguido operar. Desconhece que tenha havido favorecimento a uma das empresas. Comprometeu-se a fiscalizar a questão da prioridade nos dois trechos de balsas.

3. Ofício circular sobre crimes na área de influência da BR-319

Dr. Rafael disse que houve invasão de terras públicas na área de influência da rodovia federal, o que por si só já é um crime. A partir disso, outros crimes passaram a ser praticados. Ao tomar conhecimento da situação, o MPF comunicou às polícias civil, militar e federal, mas até o momento não obteve resposta. Os ofícios serão reiterados. Quanto à necessidade de reforçar o contingente policial para atuação na área de influência da rodovia, o Dr. Rafael lembrou que os órgãos de segurança pública e de fiscalização ambiental apresentaram estimativas dos recursos humanos e materiais que seriam necessários para garantir a governança do território.

4. Reabertura do Posto da PRF no Careiro e uso da balança da Sefaz pelo DNIT, mediante convênio

Dada a palavra ao **Dr. Marcos**, indagou quais critérios foram considerados para a decisão de fechar o posto da PRF num local estratégico da BR-319. Ressaltou a ausência dos representantes políticos atuais e eleitos no Fórum. Relatou que a balança no trevo de Humaitá poderia ser utilizada, a fim de evitar a destruição prematura da rodovia com o uso de veículos trafegando acima do peso. Discorreu sobre a necessidade da participação da sociedade civil e sobre a ausência do Estado.

Renée, representante da Federação das Indústrias, afirmou que a CNI vai dar visibilidade ao tema da BR-319. Teceu considerações sobre a demora na reconstrução da BR-319 e na conclusão dos estudos socioambientais, especialmente o do componente indígena.

André Marsílio trouxe uma denúncia dos produtores rurais do Distrito de Realidade de que a PRF, há dois ou três meses, teria fiscalizado os caminhões com mercadorias perecíveis, com menos de 23 toneladas. Ouvia dizer que a PRF estaria se valendo de uma portaria da União para impedir a saída de produtos perecíveis de um Estado para outro.

Leal, da PRF, disse que o efetivo da polícia encontra-se muito abaixo do necessário. Mesmo com dois postos fechados, os postos remanescentes estão trabalhando com o efetivo mínimo. Os concursados, na maioria de outras regiões, pedem remoção, o que diminui o efetivo. Em 2017, perderam 20 policiais. Em 2018, também houve redução do efetivo local. Sobre o fechamento dos postos do Careiro e Presidente Figueiredo (KM 126 da Br-174), o motivo foi ausência de efetivo. Considera necessário o apoio dos políticos locais para reativar os postos.

Quanto ao fato levantado pelo André Marsílio, disse que é o responsável pelas ordens de fiscalização no Estado e desconhece a atuação da PRF sobre tais produtos perecíveis. Quando atua na fiscalização de produtos perecíveis de um estado para outro, a PRF apenas fornece apoio a alguma agência responsável pela situação. A PRF fiscaliza o peso e crimes ambientais, mas não especificamente frutas ou outros perecíveis.

Carlos Eduardo, do DNIT, disse que tem agido em parceria com a PRF quanto à questão da balança. Esclareceu que só tem dois agentes de autoridade de trânsito e que somente eles podem autuar e multar. Tem trabalhado para diminuir essa carência de agentes de autoridade de trânsito, seja através do DNIT em Brasília, seja em tratativas com o governo do Estado, por intermédio do DETRAN, para acordo de cooperação técnica para a questão da pesagem. Necessitam fazer curso de agente de autoridade de trânsito para capacitar outros servidores. Disse que o Exército Brasileiro não se comprometeu com a questão, por motivos internos. Pretende expedir ofício à SEFAZ em relação ao uso de sua balança da BR-319. Ressaltou que existem dois postos de pesagem. Enfatizou que é de suma importância o controle da pesagem para preservação da rodovia.

Após o intervalo, ficou estabelecido o tempo de três minutos para cada intervenção a fim de tratar de assuntos gerais.

André mostrou indignação com a ausência dos parlamentares na reunião do Fórum. Reafirmou que os Amigos e Defensores da BR-319 não querem só a pavimentação pela pavimentação, mas sim a construção com as garantias exigidas pela legislação, com sustentabilidade e responsabilidade social. Observou que os parlamentares federais do Amazonas jamais estiveram presentes nesse fórum, apesar de terem sido convidados por meio do líder da bancada.

Flávio, da OAB, disse que os recursos sempre serão limitados diante da necessidade. Criticou o fato de que a cada 100 caminhões que passam pelo km zero, 70 ou 80 vão embarcar numa balsa e só serão fiscalizados por volta de 2000km ou 1300km depois, em Belém ou Porto Velho, respectivamente. Sugeriu que um efetivo mínimo da PRF fosse destinado para fiscalizar os veículos no Careiro. Declarou que para que se tenha um orelhão precisa de no mínimo uma comunidade de 500 pessoas, segundo a Anatel. Pugna por orelhões na estrada.

Dra. Fernanda, do IDESAM, disse que tem previsão de mais dois estudos na BR-319 (um deles voltado para o licenciamento e outro realizado em parceria com a Fundação Vitória Amazônica e o Laboratório do pesquisador Philip Fearnside, que são especialistas em análise de desmatamento). Espera trazer estes dois estudos na próxima reunião do fórum, em dezembro. Pretende lançar no final do ano o Observatório da BR-319, que trará um boletim informativo a ser lançado mensalmente. Deixou disponível o e-mail para eventuais interessados nas publicações (contato@idesam.org.br). Pretende em outro momento uma agenda mais propositiva.

Akis, chefe de unidade de conservação, tomou a palavra e disse que o prefeito de Manicoré o tem procurado a respeito do turismo radical de grupo de jipeiros, o que prejudica a trafegabilidade. Gostaria de saber como agir para evitar a atividade de jipeiros na região.

Por sua vez, o **Dr. José Fernandes** também se manifestou e compartilhou seus conhecimentos sobre o histórico da rodovia.

Dr. Rafael tomou a palavra e passou a discorrer sobre o **relatório parcial conclusivo**. Disse que um dos objetivos do Fórum da BR-319 era nivelar as informações entre todos os participantes. Candidatou-se a ser o relator do relatório parcial conclusivo. A ideia é reunir subsídios e cobrar do poder público federal e estadual um planejamento para a governança da rodovia, inclusive para a segurança pública. Será encaminhado a todos por *e-mail*. Todos votaram a favor do Dr. Rafael como relator.

André solicitou que o representante da ANTAQ seja adicionado ao grupo do Whatsapp, que prontamente aceitou, a fim de que o grupo seja informado sobre o andamento das questões que envolvem as balsas.

Leal, da PRF, esclareceu que nos feriados a PRF envia um agente para fiscalizar o outro lado da balsa da CEASA, não obstante o posto tenha sido desativado. Entende que seria necessária alguma ação judicial para impedir a remoção dos policiais rodoviários, pelo menos até o cumprimento do prazo mínimo de três anos após o concurso.

Flávio requereu que a PRF fizesse uma fiscalização pelo menos uma vez por semana até o Igapó-Açu.

Carlos Eduardo citou o atendimento da demanda sobre o ramal de Manicoré como um aspecto positivo das reuniões, pois conheceu o problema *in loco* durante as atividades do Fórum e buscou soluções. O Fórum tem realizado governança reversa, pois planos e projetos também são realizados pelos integrantes da causa, com responsabilidade ambiental e sustentabilidade, acelerando o processo.

Por fim, foram definidos os seguintes encaminhamentos:

1 – Oficiar à Prefeitura do Careiro Castanho para que formalize sua proposta sobre a gestão de um dos portais de fiscalização da BR-319.

2 – O IBAMA deverá encaminhar a Nota Técnica sobre a redução do trecho do meio para conhecimento de todos.

3 - A próxima reunião do Fórum será no Prédio Anexo do MPF (Av. Efigênio Sales, 1570, Aleixo), no dia 10/12/2018 (segunda-feira), às 14 horas.

Após, nada mais havendo a tratar, o Dr. Rafael encerrou a reunião às 17h.