



MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE
INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS
Unidade Setorial da Diretoria de Licenciamento Ambiental



TERMO DE ABERTURA DE VOLUME

Aos 16 dias do mês de janeiro de 2017, procedemos a abertura deste volume nº XXI do processo de nº 02001.002052/2008-00, que se inicia com a página nº 3849. Para constar subscrevo e assino.

EM BRANCO

Maycon
MAYCON ROBERTO DA S. MARTINS
Responsável do(a) SETORIAL DILIC/IBAMA



EM BRANCO

OFÍCIO Nº 4277/2016/SUAMB

DIGITALIZADO NO IBAMA

MMA/IBAMA/SEDE - PROTOCOLO
Documento - Tipo: **OF.**
Nº. 02001. 022 **167/2016-12**
Recebido em: **5/12/2016**
Assinatura **Romulo**

Brasília, 02 de dezembro de 2016



A Sua Senhoria a Senhora

LARISSA CAROLINA AMORIM DOS SANTOS

Coordenadora de Transportes – Rodovias e Ferrovias - Substituta

Instituto Brasileiro de Meio Ambiente e Recursos Naturais Renováveis

SCEN, trecho 2 – Ed. Sede do IBAMA, Bloco “A”, Térreo. CEP 70.800-900 – Brasília/DF

Assunto: **Encaminha Nota Técnica 0057/2016-SUAMB com respostas aos questionamentos presentes nos pareceres PAR. 02001.002457/2016-40 COTRA/IBAMA e PAR. 02001.2146/2016-81 COTRA/IBAMA – Análise dos impactos socioambientais da Variante da Baviera (FIOL).**

Referências: OF. 02001.007330/2016-17 COTRA/IBAMA
PAR. 02001.002457/2016-40 COTRA/IBAMA
Ofício 02001.012601/2016-56 COTRA/IBAMA
PAR. 02001.2146/2016-81 COTRA/IBAMA

Senhora Coordenadora,

1. Com vistas à obtenção de anuência para instalação da Variante da Baviera, Ferrovia de Integração Oeste-Leste (FIOL), encaminhamos Nota Técnica 0057/2016-SUAMB com respostas aos questionamentos presentes nos pareceres PAR. 02001.002457/2016-40 COTRA/IBAMA e PAR. 02001.2146/2016-81 COTRA/IBAMA.
2. Conforme sugerido pelo PAR. 02001.002457/2016-40 COTRA/IBAMA, solicitamos a inclusão do trecho correspondente à Variante da Baviera na Autorização de Captura, Coleta e Transporte de Material Biológico nº 282/2013, e consequentemente na Autorização de Abertura de Picada nº 385/2009 e Autorização de Supressão de Vegetação nº 489/2010.
3. Colocamo-nos à disposição para saneamento de quaisquer dúvidas que eventualmente persistirem.

Atenciosamente,

PAULA DURANTE TAGLIARI
Superintendente de Meio Ambiente

André Luiz Patricio,
Para providências.



AP 6/12/16
Larissa Carolina Amorim dos Santos
Coordenadora de Licenciamento de
Transportes
COTRA/DILIC/IBAMA

NOTA TÉCNICA Nº 0057/2016 – SUAMB

Assunto: **Resposta aos pareceres 02001.002146/2016-81 COTRA/IBAMA e 02001.002457/2016-40 COTRA/IBAMA, como subsídio à análise dos impactos socioambientais relacionados à implantação da Variante Baviera – Ferrovia de Integração Oeste-Leste (FIOL).**

Referências: OF. 02001.007330/2016-17 COTRA/IBAMA
PAR. 02001.002457/2016-40 COTRA/IBAMA
Ofício 02001.012601/2016-56 COTRA/IBAMA
PAR. 02001.2146/2016-81 COTRA/IBAMA

1 INTRODUÇÃO

Em 31 de agosto de 2015 a SUAMB solicitou anuência ao IBAMA para instalação da Variante da Baviera, por meio do Ofício 2913/2015. Tal ofício encaminhou a Caracterização Ambiental e os anexos: (I) Nota Técnica Conjunta 03-2013-EGP-SUAMB-SUPRO-SUDES.pdf; (II) Pranchas sobre curvas nível; (III) Projeto sobre ortofotos; (IV) Diagramas de Bruckner e; (V) Relatórios de Projeto Executivo.

Em 08 de julho de 2016 o IBAMA respondeu ao Ofício 2913/2015 por meio do OF. 02001.007330/2016-17 COTRA, o qual continha como anexo o PAR. 02001.002457/2016-40 (elaborado em 28/06/2016) que menciona o PAR. 02001.2146/2016-81. Este último parecer, no entanto, não foi encaminhado à SUAMB.

Em 11 de julho de 2016 a SUAMB encaminhou o Ofício 2597/2016 solicitando o PAR. 02001.2146/2016-81 COTRA, o qual foi encaminhado apenas em 31 de outubro de 2016 via e-mail.

Por fim, em 18 de novembro de 2016, o IBAMA encaminhou o OF. 02001.012601/2016-56 COTRA/IBAMA, contendo diversos pareceres e despachos emitidos internamente, referentes ao processo de obtenção da anuência para a Variante Baviera – FIOL, no âmbito dos aspectos socioeconômicos, dentre eles o PAR. 02001.2146/2016-81 que havia sido solicitado em julho/2016.

Esta Nota Técnica responde os questionamentos exarados nos pareceres PAR. 02001.002146/2016-81 COTRA/IBAMA e PAR. 02001.002457/2016-40 COTRA/IBAMA.

2 ANÁLISE – MEIO SOCIOECONÔMICO

As questões aqui respondidas foram levantadas por meio do PAR. 02001.002146/2016-81 COTRA/IBAMA. As questões referentes aos processos de desapropriação foram respondidas

[Handwritten signatures and initials]



pela Gerência de Desapropriações 2 (GEDES2) no Memorando N° 825/2016 GBA/GEDES2-FIOL (ANEXO A), que segue anexo à esta Nota Técnica.

2.1 Interferências viárias

O parecer supracitado, na página 2, afirma que “os estudos são omissos quanto aos impactos das obras sobre estradas vicinais e moradores lindeiros, tais como, no percurso a ser adotado entre a usina de concreto, a central de britagem na pedreira e os canteiros de obras. Não foi apresentada análise sobre impactos diretos na via em decorrência do afluxo de veículos utilizados nas obras, impactos de ruídos, emissão de partículas, atropelamentos, impedimento de trânsito, danificação de obras-de-arte, dentre outros comumente verificados em grandes obras”.

Os estudos que subsidiaram o pedido de anuência para a variante Baviera não analisaram o impacto no sistema viário da região pois para a obra da variante não é necessário utilizar e impactar nenhuma via de acesso diferente das que já seriam utilizadas no traçado original.

Cabe ressaltar que a variante é uma mudança pontual de traçado e que os impactos decorrentes da construção da FIOL sobre as estradas vicinais e moradores lindeiros já foram considerados nos estudos anteriormente entregues, estudos estes cuja apreciação por parte do IBAMA resultou na emissão das licenças prévia e de instalação da obra.

Cabe ressaltar, ainda, que semestralmente a VALEC envia ao IBAMA relatório com as ações integrantes de programas existentes no PBA da FIOL destinados a mitigar os impactos citados, tais como o programa de melhoria dos acessos e travessias urbanas, no que tange a melhoria de travessias e mitigação dos impactos da ferrovia em áreas urbanas, e o programa de gerenciamento da obra, no que tange a emissões atmosféricas, monitoramento da qualidade da água, monitoramento de ruídos e vibrações, proteção de mananciais contra cargas perigosas, dentre outros.

Durante a implantação da variante serão acrescentados quatro pontos de monitoramento de ruídos, de vibrações e emissões atmosféricas no trecho considerado, conforme Tabela 1 abaixo:

Tabela 1: Pontos de monitoramento de ruídos, de vibrações e de emissões atmosféricas a serem acrescentados no trecho referente à Variante da Baviera.

Lote	Ponto	Coord. E	Coord. S
1F	Ponto RVE 01	414678.00	8440468.00
1F	Ponto RVE 02	411375.00	8441689.00
1F	Ponto RVE 03	408894.00	8443155.00
2F	Ponto RVE 04	408427.00	8443091.00

2.2 Do impacto sobre a população local decorrente da alteração de traçado

Na página 3, ao se referir a um texto extraído de uma postagem de blog feita em 2011, o parecer afirma que “o Programa de Comunicação Social foi aplicado de maneira falha, pois as

informações sobre o cronograma de obras não atingiram o público alvo, causando assim a desestruturação da comunidade”.

A postagem em questão, feita em um blog que cobre notícias do distrito de Japumerim, em Itagibá-BA, refere-se a fatos supostamente ocorridos em 2011, em uma região distante cerca de 10 Km do início da variante Baviera, e que não será diretamente impactada pela variante, não havendo assim motivo para que seja incluída esta postagem de blog num parecer técnico sobre impactos deste empreendimento.

Além disso, não é possível afirmar em um parecer técnico que o programa de Comunicação Social é falho baseando-se unicamente em uma postagem feita há mais de 5 anos em um blog de opinião, sem qualquer comprovação formal do fato tal como a manifestação de um outro órgão acerca do problema, ou a partir de relatos colhidos em vistoria de campo, denúncias, dentre outros.

2.3 Canteiro de Obras

Na página 4 o parecer apresenta a seguinte afirmação:

“Observamos que o Canteiro de Obras principal do trecho seria localizado na cidade de Ipiaú/BA, e que haveria “dificuldades para contratação de pessoal local”, de modo que depreende-se que haverá um contingente de trabalhadores de fora da região (...) Assim os impactos decorrentes da presença de um grande contingente de trabalhadores na região não foram apreciados.”

Tal como já exposto, a documentação técnica enviada para obtenção da anuência do IBAMA quanto à variante Baviera tem por objetivo apresentar a justificativa da mudança e caracterizar os impactos diretamente relacionados à alteração de traçado, desconsiderando aqueles impactos cuja ocorrência independe da alternativa de traçado escolhida.

A documentação técnica enviada no pedido de anuência não abordou a questão do contingente de mão-de-obra pois este impacto independe do traçado adotado dentro da fazenda Baviera, e já faz parte do escopo das ações previstas no âmbito do programa de treinamento, segurança e saúde da mão-de-obra, integrante do Plano Básico Ambiental (PBA) da FIOL, e que preconiza a prioridade à contratação de mão-de-obra local.

Conforme o último relatório semestral, enviado em outubro/2016¹, nos lotes de obras 1 e 2 (entre os quais está a variante) o percentual de trabalhadores da região era de, respectivamente, 88% e 85% do total.

¹ Caminho dentro do CD do 11º Relatório Semestral: //Anexo 6_Treinamento, segurança e saúde da mao-de-obra/Anexo I – Planilhas de dados brutos/contratações.pdf

[Handwritten signatures and initials]

Esta proporção tem se mantido desde o início da obra. A título de exemplo, no 8º relatório semestral² o percentual de trabalhadores da região era de, respectivamente, 88,59% e 73,14% do total. Este padrão mantém-se desde o início das obras, sem que tenham sido identificados impactos significativos decorrentes do afluxo de trabalhadores de outras regiões em nenhum dos canteiros e lotes de obras.

2.4 Impacto sobre o sistema de uso do solo tradicional (Cabruca)

O parecer, na página 6, afirma que:

“Ademais, no estudo apresentado, embora aponte-se a exploração de cacau cabruca na propriedade rural, não se faz menção se as áreas de supressão de vegetação interferem nestas áreas. É frequente a existência de relações e acordos de exploração de cacau entre proprietários de terras e não proprietários. Seria fundamental esclarecer se as interferências ocasionam impactos sobre mão-de-obra e não proprietários que dependem de atividades econômicas que serão impactadas pelas obras”.

Uma das principais justificativas para a modificação do traçado da ferrovia na fazenda Baviera é preservar a funcionalidade da fazenda, evitando atravessar as áreas produtivas da mesma e necessárias ao desenvolvimento das atividades econômicas ali existentes. Os impactos econômicos decorrentes da alternativa de traçado proposta são menores pois o traçado preserva a viabilidade econômica do empreendimento e, por conseguinte, os empregos diretos e indiretos gerados. Os eventuais impactos socioeconômicos decorrentes da eventual supressão de áreas de cabruca na propriedade serão inferiores aos que ocorreriam caso a atividade econômica principal da fazenda venha a ser inviabilizada.

Desta forma, solicitamos que os argumentos acima expostos, bem como o memorando anexo, sejam considerados pela COTRA/IBAMA no processo de análise e anuência da alteração de traçado “Variante Baviera” da Ferrovia de Integração Oeste-Leste (FIOL).

2.5 Alteração de Área de Influência Direta (AID)

Na página 7, o parecer conclui pela necessidade de prever nas alterações de traçado uma revisão das Áreas de Influência Direta, inclusive com o estudo dos impactos com a nova abrangência territorial.

² No período abrangido por este relatório o ritmo da obra ainda se mantinha bem acima do atual.

Conforme consta no Estudo de Impacto ambiental da FIOL a caracterização populacional englobando todos os itens requeridos – distribuição, densidade, crescimento, infraestrutura, organização social, migração, expectativas – foi feita com base no nível mais detalhado de agregação dos dados existentes no Brasil, cuja base territorial é o **município**. Nessa medida, toda a Área de Influência Indireta está contemplada pelo estudo, bem como a Área de Influência Direta, em razão de estar contida na primeira.

Assim, não há que se falar em revisão das Áreas de Influência Direta para o meio socioeconômico, já que a variante da Baviera interceptará os mesmos municípios já contemplados no primeiro estudo.

Para os meios físico e biótico, a Valec realizou estudos de caracterização ambiental na futura ADA (Área Diretamente Afetada) e a complementação desses estudos (em anexo), buscando atender às demandas do Ibama, levantadas por meio do PAR. 02001.002457/2016-40.

Além disso, de acordo com o EIA da FIOL, as amostragens para estudos do meio biótico (flora) foram realizadas nos locais de cobertura vegetal mais preservada, inclusive na Área de Influência Direta e Indireta do empreendimento.

3 ANÁLISE – MEIO FÍSICO

As questões aqui respondidas foram levantadas por meio do PAR. 02001.002457/2016-40 COTRA/IBAMA.

3.1 Características do Projeto de Engenharia ✓

No que se refere ao alargamento do corte entre o km 1366+200 e 1366+400 e ao fragmento florestal interceptado no km 1370+000, a Valec minimizará a supressão de vegetação de acordo com o subprograma de minimização do desmatamento, previsto no PBA da FIOL, aprovado pelo IBAMA. Dessa forma, a Valec já adota como premissa a minimização de supressão de vegetação arbórea. As interferências em APP's também serão minimizadas de acordo com o previsto no programa de proteção a Flora do PBA. Quando não for possível evitar a interferência, a vegetação será recomposta conforme determina a ASV 489/2010 (Renovada).

Todas as questões de projeto e as respostas às questões relacionadas a maior interferência em APPs encontram-se no Memorando N° 734/SUPRO.

3.2 Vias ou Abertura de Estradas de Acesso ✓

Os impactos inerentes ao remanejamento de vias ou a abertura de estradas de acesso são mitigados por meio do Programa de Melhoria de Acessos e Travessias constante do Plano Básico Ambiental – PBA da FIOL, de modo a garantir a mobilidade de veículos e pedestres reduzindo os transtornos ao tráfego e os riscos de acidentes, por meio da verificação dos seguintes aspectos:

- i) Execução das obras em relação ao estabelecido no Programa e a promoção de eventuais correções/adequação;

[Handwritten signatures and initials]

- ii) Condições físicas dos dispositivos de sinalização (vertical e horizontal) e questões de segurança;
- iii) Conformidade no que diz respeito aos procedimentos relacionados com a programação das obras.

3.3 Transporte de Cargas Perigosas /

No que se refere ao transporte de cargas perigosas (pag. 6/10 § 5º), a Valec está elaborando o Estudo de Análise de Risco – EAR para toda extensão da FIOL, incluindo o trecho da Variante da Baviera. Nesse estudo serão abordadas as causas dos eventos acidentais, os tipos de danos, frequência e seu alcance. Por meio de análise multicritério serão identificadas as áreas mais vulneráveis em casos de acidentes e os locais mais propícios à ocorrência destes.

Também serão apresentadas as ações preventivas propostas com base nos resultados da avaliação de riscos. Além disso, o EAR fornecerá elementos para o estabelecimento de medidas de controle dos riscos identificados, permitindo, assim, o desenvolvimento do Programa de Gerenciamento de Riscos e o Plano de Ação Emergência.

Tal estudo tem previsão para término no primeiro semestre de 2017.

3.4 Recursos Hídricos /

Em consulta ao site do CONERH não foi identificado enquadramento aprovado para a bacia do rio de Contas, a qual engloba a Variante da Fazenda da Baviera.

Foi realizada a caracterização *in loco* dos usos de cada corpo hídrico afetado pela Variante Baviera. Essa caracterização é composta de texto descritivo e relatório fotográfico atualizado, acompanhados de eventuais coordenadas geográficas adquiridas em campo com aparelho GPS no Datum WGS 84 UTM.

A caracterização dos usos de cada corpo hídrico encontra-se disponível no ANEXO F.

3.5 Processos Erosivos /

Em sua pag. 4/10, o PAR. 02001.002457/2016-40 COTRA/IBAMA comenta sobre a necessidade de manter “[...] as condições de fluxo de todos os corpos hídricos afetados pelas obras, inclusive os intermitentes, de pequena expressão, brejos, principais canais de drenagem, por meio de soluções e alternativa tecnológicas e de projeto, sendo vedada o aterro/corte sem drenagem nestas áreas”. Para tal recomendação, esta equipe informa que as medidas já utilizadas em toda a obra, no âmbito do Programa de Controle e Monitoramento de Processos Erosivos, prevêm e/ou mitigam estes impactos.



Complementarmente, em sua pag. 9/10, o PAR. 02001.002457/2016-40 COTRA/IBAMA solicita a apresentação de “[...] propostas de proteção às comunidades aquáticas durante a instalação das obras nos pontos de aproximação com o Rio de Contas, visando principalmente evitar assoreamento”. Para tal recomendação, esta equipe informa que, nos trechos de aproximação com o Rio de Contas, será promovida a instalação de barreiras físicas (rip-rap, bidim, rachão, etc.) para evitar o assoreamento do curso hídrico com sedimentos oriundos das obras. Tais medidas também já são utilizadas em toda a obra, no âmbito do Programa de Controle e Monitoramento de Processos Erosivos, no intuito de prever e/ou mitigar estes impactos.

3.6 Patrimônio Espeleológico

No item “Considerações Ibama - Meio Físico” (pag. 6/10 do PAR. 02001.002457/2016-40 COTRA/IBAMA), o Ibama faz constar que “*Informações complementares para o auxílio na análise da Variante da Baviera deverão ser fornecidas*”. Dentre outras, aquele instituto solicitou “*análise técnica a respeito de possíveis intervenções físicas em cavidades naturais subterrâneas, respeitando-se os limites estabelecidos nas legislações vigentes*”.

Para tal solicitação, temos a informar que, em atendimento à legislação afeta ao patrimônio espeleológico nacional, foram realizados estudos contemplando todo o trecho da FIOL, a saber:

- i) Inventário Espeleológico nas Áreas de Alta Potencialidade Espeleológica (ANEXO B)³: concluiu que “[...] trechos avaliados como de muito alta potencialidade para ocorrência de cavernas demonstraram a existência de duas áreas detentoras de elementos espeleológicos que podem resultar em complicadores para a implantação do empreendimento, sendo pertinente evita-las”. Prerrogativa já atendida, vide trecho licenciado no Lote 06F;
- ii) Inventário Espeleológico na Área Diretamente Afetada (ANEXO C)⁴: ratificou os resultados da primeira etapa do inventário, inclusive concluindo ser pertinente, quando possível, evitar as áreas com afloramentos carbonáticos e procurar áreas já inventariadas e/ou com menor potencial espeleológico.

As áreas “[...] detentoras de elementos espeleológicos que podem resultar em complicadores para a implantação do empreendimento” estão localizadas nos municípios de São Félix do Coribe (BA) e Campos Belos (GO), para as quais ou já existe LI de Instalação (São Félix do Coribe) ou foram executados os estudos necessários para o atendimento da sugestão de evitar tais áreas, exarado no Inventário Espeleológico.

³ Protocolado no IBAMA em 17/09/2010 (Protocolo nº 02001.021566/2010-71).

⁴ Protocolado no IBAMA em 04/10/2010 (Protocolo nº 02001.031205/2010-32).

[Handwritten signatures and initials]

A região na qual pretende-se instalar a Variante da Baviera é caracterizada pela exposição de rochas cristalinas granitóides, principalmente charnoquitos, enderbitos e ortognaisses, recobertos por uma grande extensão de sedimentos recentes, conforme relatado na Caracterização Ambiental da Fazenda Baviera (encaminhada pelo Ofício 2913/2015/SUAMB, em 27/08/2015). Tal informação também já havia sido relatada quando da apresentação dos estudos do ANEXO B e do ANEXO C.

A baixa representatividade do relevo, associada a litotipos com pouca vocação para a formação de cavidades naturais, confere a esta área baixo ou nenhum potencial formador/sustentador de expressões cársticas. A ausência de registros conhecidos de cavidades naturais nos municípios inseridos na região⁵ onde se pretende instalar a variante em tela corrobora a potencialidade definida para o trecho como sendo de baixo grau (ANEXO B, ANEXO C e ANEXO D).

Os estudos apresentados ao IBAMA seguiram as orientações básicas à realização de estudos espeleológicos, emitidas pelo CECAV/ICMBio, que são a referência para os órgãos ambientais nos procedimentos de licenciamento envolvendo o patrimônio espeleológico. O esforço prospectivo foi dimensionado considerando as observações prévias e a posição dos pontos-chave para investigação, a saber:

- **Áreas de Potencial Espeleológico Alto ou Muito Alto:** Regiões cársticas propriamente ditas, nas quais o caminhamento foi realizado detalhadamente em todas as faces dos afloramentos rochosos.
- **Áreas de Potencial Espeleológico Médio, Baixo ou Improvável:** Regiões que concentram menos variáveis condicionantes de espeleogênese, nas quais a prospecção se deu por amostragem e onde foram verificadas todas as nuances destacadas como promissoras.

Em ambas as situações todas as feições tipicamente passíveis de conter entradas de cavernas (escarpas, afloramentos, capões de mata, etc.) foram individualmente investigadas. O trabalho físico foi apoiado pela realização de inquérito com os moradores e trabalhadores locais (checagem do conhecimento que possuíam do patrimônio espeleológico, indicação de ocorrências espeleológicas e informações sobre a progressão no terreno).

À luz das informações apresentadas nesta Nota Técnica, e considerando que:

- a) o caminhamento espeleológico contemplou não apenas a ADA⁶ do Empreendimento, mas também a AID⁷ Espeleológica, que juntas compõem a Área de Estudos Espeleológicos (AEE);

⁵ De acordo com a Base de Dados do CECAV/ICMBio, consultada em 02/12/2016.

⁶ Buffer de 40 (quarenta) metros para cada lado do eixo ferroviário, totalizando uma faixa de 80 (oitenta) metros, que equivale à Faixa de Domínio da ferrovia.

⁷ Faixa de proteção de, no mínimo, 250 (duzentos e cinquenta) metros a partir da ADA.

- b) foi feito levantamento aéreo de baixa altitude, previamente à etapa de prospecção terrestre no âmbito do inventário espeleológico;
- c) os aspectos do relevo, da hidrografia e dos litotipos presentes na região onde se pretende instalar a Variante da Baviera caracterizam tal área como sendo de baixa potencialidade espeleológica;
- d) o grau de potencialidade apresentado pela VALEC para a área em questão foi aprovado pelo IBAMA e;
- e) não há registro de cavidade natural nos municípios baianos de Itagibá e Aiquara, nos domínios dos quais se pretende instalar a variante pleiteada, tampouco nos municípios em seu entorno (Ipiaú e Jitaúna).

Esta equipe considera que o projeto apresentado para a Variante da Baviera não promove intervenções físicas em cavidades naturais subterrâneas.

4 ANÁLISE – MEIO BIÓTICO

As questões aqui respondidas foram levantadas por meio do PAR. 02001.002457/2016-40 COTRA/IBAMA.

Embora apontado no PAR. nº 02001.002457-40/2016/COTRA/IBAMA, não há contradição na Caracterização Ambiental da Fazenda Baviera no que se refere a conservação dos trechos da variante, uma vez que no item 5.2.2, sobre flora, há também a descrição de fragmentos antropizados:

“O trecho compreendido entre o km 1362+000 e Km 1376+552 é composto por fragmentos antropizados de floresta estacional semidecidual e de floresta ombrófila, inseridos em área extensa de pastagem e de diversas atividades agrícolas. A área de influência do empreendimento é composta principalmente por cabruca, cultivos de cacau associados à floresta. Nessas áreas, as árvores de grande porte foram conservadas e o sub-bosque foi retirado para a introdução do cacau”.

Sobre a possível alteração de circulação de fauna, atropelamentos e efeito barreira citados no Parecer Técnico nº 02001.002457-40/2016/COTRA/IBAMA, o Plano Básico Ambiental da FIOL prevê ações com objetivo de mitigar estes impactos que podem ser gerados pela instalação e operação da ferrovia. A mitigação dos impactos relacionados à fauna, estão contemplados no Programa de Proteção da Fauna.

No que se refere às espécies bioindicadoras, o Estudo de Impacto Ambiental da FIOL (2010) apresentou informações sobre a sensibilidade e potencial para bioindicadores das espécies registradas durante o levantamento de dados. Dentre as espécies capturadas no Ponto 17 de

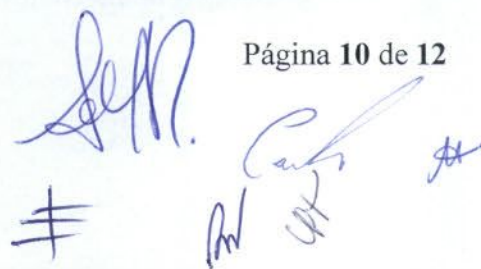
[Handwritten signatures and initials]

Itagibá, somente as espécies de mamífero do gênero *Callithrix* pertencem ao grupo dos primatas. *Callithrix penicillata* foi classificado como sensível à pressão humana e como potencial bioindicador por sofrer pressão de caça. Dentre o grupo de Avifauna, foram registradas sete espécies caracterizadas por colonizar regiões desmatadas (*Columbina squammata*, *C. talpacoti*, *Icterus jamaicai*, *Molothrus bonariensis*, *Patagioenas picazuro*, *Pseudoseisura cristata* e *Xolmis irupero*), uma que coloniza florestas úmidas degradadas (*Formicivora grisea*), outras classificadas como cinegéticas (*Columbina squammata*, *C. talpacoti*, *C. minuta*, *Leptotila verreauxi*, *Patagioenas picazuro*, *P. speciosa* e *Rhynchotus rufescens*) e uma dependente de florestas úmidas com área suficiente mas que pode transitar entre fragmentos em declínio (*Pteroglossus aracari*). Em se tratando da Hepetofauna, *Leptodactylus fuscus*, *Scinax x-signatus* e *Hemidactylus mabouia* são caracterizados como espécies de áreas antropizadas, *Phyllodytes tuberculatus* e *P. wuchereri* como espécies bromelícolas e *Tupinambis merianae* e *Boa constrictor* como espécies cinegéticas. As espécies de ictiofauna bioindicadoras já foram apresentadas na caracterização anteriormente encaminhada (*Characidium fasciatum*, *Apareiodon hasemani*, *Gymnotus cf. carapo* e *Parotocinclus jimi*). Quanto aos dados relacionados às campanhas de salvamento de fauna, não há registro de animais resgatados, avistados ou atropelados no trecho. Ressalta-se que no trecho tratado não há atividade de obra.

Sobre a possibilidade de instalação de passagens de fauna nos trechos sugeridos, bem como questões referentes a projetos, verificar o Memorando nº 734/2016/SUPRO (ANEXO E). De forma complementar, no km 1372+800 está prevista a construção da Ponte do Rio Preguiça. Uma vez que há a possibilidade de passagem dos animais sob a referida ponte, não se faz necessária a implantação de uma passagem de fauna no local. Para o trecho do km 1368+100 ao km 1362+000 foram apontados, a nível de projeto, quatro possíveis pontos de implantação de passagens de fauna. Esses pontos serão analisados em campo para que seja verificada a necessidade e selecionado o local que melhor beneficia o trânsito da fauna local para que seja implantada uma única PIF. Ressaltamos que já há previsão de instalação de uma passagem no km 1361+580 e passagem livre sob a ponte no km 1372+660.

A identificação do tipo de fitofisionomia bem como das espécies de primatas presentes na área é apresentada na Complementação dos Estudos de Caracterização Ambiental da Variante Fazenda Baviera (ANEXO F). Conforme os Estudos de Impacto Ambiental da Ferrovia (2010), foram registrados para o ponto 17, referente à Itagibá, duas espécies de primatas pertencentes ao gênero *Callithrix*, dado este apresentado no Quadro 9, página 25, da Caracterização Ambiental da Fazenda Baviera. Complementarmente, nos pontos mais próximos, 18 e 19, somente essas espécies foram registradas. Segundo o Relatório complementar em anexo, por meio de entrevistas e caminhamento, essas são as espécies passíveis de serem encontradas neste local.

Quanto as propostas de ações para a proteção da fauna e de corpos hídricos ao longo da construção da ferrovia, ressalta-se que estas estão contempladas no Programa de Proteção da



Fauna, no Programa de Supervisão Ambiental e no Subprograma de Controle e Monitoramento de Processos Erosivos do Plano Básico Ambiental da FIOL.

Por fim, a solicitação de inclusão de médicos veterinários já foi atendida conforme consta da Autorização de Captura, Coleta e Transporte de Material Biológico nº 282/2013 renovada.

Quanto ao aumento de intervenção em APP, mencionado nas “Considerações Ibama – Flora”, reitera-se que todas as questões relacionadas a maior interferência em APPs encontram-se no Memorando N° 734/SUPRO, e que as APPs impactadas serão devidamente recuperadas, conforme previsto no PBA e na ASV da FIOL.

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

O objetivo da presente Nota Técnica é responder aos questionamentos do IBAMA exarados nos pareceres PAR. 02001.002457/2016-40 COTRA/IBAMA e PAR. 02001.2146/2016-81 COTRA/IBAMA, no intuito de complementar a Caracterização Ambiental da Variante da Baviera apresentada em agosto de 2015.

As questões acerca do Meio Socioeconômico foram devidamente respondidas nos itens 2.1 a 2.5. As questões acerca do Meio Físico foram devidamente respondidas nos itens 3.1 a 3.6. As questões relativas ao Meio Biótico foram devidamente respondidas no item 4. Por fim, as questões relativas a projetos de engenharia poderão ser sanadas no item 3.1 e no ANEXO E.

Esta equipe entende que as complementações solicitadas nos pareceres supracitados estão contempladas por esta Nota Técnica.





6 ANEXOS

- ANEXO A: Memorando N° 825/2016 GBA/GEDES2-FIOL
- ANEXO B: Inventário Espeleológico nas Áreas de Alta Potencialidade Espeleológica da FIOL
- ANEXO C: Inventário Espeleológico na Área Diretamente Afetada pela FIOL
- ANEXO D: Mapa de Potencialidade Espeleológica da Variante da Baviera
- ANEXO E: Memorando 0734/2016-SUPRO
- ANEXO F: Complementação dos Estudos de Caracterização Ambiental da Variante Fazenda Baviera

Brasília, 02 de dezembro de 2016.

Ana Carla Alves
ANA CARLA ALVES DA SILVA
Engenheira Ambiental - CREA PE 045644

Marcello Anastácio
MARCELLO ANASTÁCIO
Geólogo - CREA 46495/D-PE

Natalia B.O. Angarten
NATALIA ANGARTEN
Bióloga - CRBio 098955/04-D

Renan Paiva Barbosa
RENAN BARBOSA
Geógrafo - CREA 19924/D-DF

Rodrigo Mello de Vasconcelos
RÓDRIGO VASCONCELOS
Engenheiro Ambiental - CREA 13008/D-DF

Vanessa P. Tunholi
VANESSA TUNHOLI
Engenheira Florestal - CREA16996/D-DF

André Moreira Ramos
ANDRÉ RAMOS
Biólogo - CRBio 104852/04-D

Camilo Silva Coelho
CAMILO SILVA COELHO
Geógrafo - CREA 5069074540SP

De acordo.

Paula Durante Tagliari
Paula Durante Tagliari
Supervisora de Meio Ambiente
VALEC-Eng.Const. e Ferrovia S.A.
05/12/2016



MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE
INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS
Diretoria de Licenciamento Ambiental
Coordenação de Transporte
SCEN Trecho 2 Ed. Sede do Ibama - Brasília - DF
CEP: 70818-900 e (61) 3316-1071
www.ibama.gov.br



OF 02001.013430/2016-82 COTRA/IBAMA

Brasília, 06 de dezembro de 2016.

À Senhora
Paula Durante Tagliari
Superintendente da Valec Engenharia, Construções e Ferrovias S/A
SEPS 713/913, bloco E, Edifício CNC Trade. Asa Sul.
BRASÍLIA - DISTRITO FEDERAL
CEP.: 70390135

Assunto: **Resposta ao Ofício nº 4052/2016/SUAMB (protocolo IBAMA nº 02001.020867/2016-72 de 14/11/2016). Processo Ibama nº 02001.002052/2008-00, Ferrovia de Integração Oeste Leste - FIOL.**

Senhora Superintendente,

1. Em atenção ao Ofício em epígrafe, faço referência ao Processo nº 02001.002052/2008-00, em trâmite neste Instituto para a condução do licenciamento ambiental relativo às atividades de instalação da Ferrovia de Integração Oeste Leste - FIOL.
2. Atualmente, a Valec é detentora da Licença de Instalação nº 750/2010 (Retificação) relativa às obras de infraestrutura e de superestrutura ferroviárias para implantação dos Lotes 1F a 7F da FIOL, entre o final da 1ª Ponte sobre o Rio das Fêmeas (km 507+125) e a APP da primeira travessia com o Rio Almada (km 1521+690), excluído o Pátio Terminal Ferroviário em Ilhéus/BA.
3. A LI nº 750/2010, emitida em 30/11/2010, possui a validade definida por 05 (cinco) anos, portanto, encontra-se expirada desde 30/11/2015. Contudo há de se ponderar que, em 31/07/2015, a Valec encaminhou o Ofício nº 2504/2015/SUAMB (protocolo nº 02001.014567/2015-73) solicitando a renovação da Licença de Instalação, pleito que encontra-se em análise por parte do Ibama.
4. Adicionalmente, a Lei Complementar nº 140, de 8 de dezembro de 2011, determina em seu § 4º do art.14 que "A renovação de licenças ambientais deve ser requerida com




MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE
INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS
Diretoria de Licenciamento Ambiental
Coordenação de Transporte
SCEN Trecho 2 Ed. Sede do Ibama - Brasília - DF
CEP: 70818-900 e (61) 3316-1071
www.ibama.gov.br

antecedência mínima de 120 (cento e vinte) dias da expiração de seu prazo de validade, fixado na respectiva licença, ficando este automaticamente prorrogado até a manifestação definitiva do órgão ambiental competente.”

5. Sem mais, agradeço a atenção e coloco-me à disposição para quaisquer esclarecimentos ou informações adicionais que forem necessários.

Atenciosamente,


LARISSA CAROLINA AMORIM DOS SANTOS
Coordenadora da COTRA/IBAMA



MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE
INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS
Diretoria de Licenciamento Ambiental



MEM. 02001.018250/2016-97 DILIC/IBAMA

Brasília, 12 de dezembro de 2016

Ao Senhor Diretor da DIPRO

Assunto: Ferrovia de Integração Oeste Leste - FIOL. Processo Ibama nº 02001.002052/2008-00.

1. Faço referência ao processo nº 02001.002052/2008-00, relativo às atividades de instalação da Ferrovia de Integração Oeste Leste - FIOL.
2. Em 29/08/2016, esta Diretoria encaminhou à DIPRO o MEM. 02001.012436/2016-32 DILIC/IBAMA solicitando que a Valec fosse autuada pelo descumprimento da condicionante 2.17 da LI nº 750/2010 (Retificação), que trata da execução do Plano Básico Ambiental - PBA, mais especificamente no que tange às irregularidades na implementação do Programa de Comunicação Social.
3. Sirvo-me do presente expediente para informar que, segundo a Nota Técnica nº 0019/2016-SUAMB, encaminhada por meio do Ofício nº 1848/2016/SUAMB (protocolo nº 02001.009349/2016-06), os custos atualizados de implantação dos lotes 1F a 7F da FIOL totalizam R\$ 6.388.000.000,00 (seis bilhões trezentos e oitenta e oito milhões de reais). Neste montante estão incluídos os custos com obras, supervisão de obras, meio ambiente, arqueologia, desapropriação, estudos e projetos, gerenciamento, trilhos e acessórios.
4. Sem mais, agradeço a atenção e coloco-me à disposição para quaisquer esclarecimentos ou informações adicionais que forem necessários.

Atenciosamente,

ROSE MIRIAN HOFMANN
Diretora da DILIC/IBAMA



INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA
IBGE

MINISTÉRIO DO PLANEJAMENTO, BUDGETAMENTO E GESTÃO

SECRETARIA DE ECONOMIA

SECRETARIA DE POLÍTICA ECONÔMICA

SECRETARIA DE POLÍTICA DE FINANÇAS

SECRETARIA DE POLÍTICA DE MONETARISMO

SECRETARIA DE POLÍTICA DE CAMBIO

SECRETARIA DE POLÍTICA DE CONTABILIDADE

SECRETARIA DE POLÍTICA DE ADMINISTRAÇÃO

SECRETARIA DE POLÍTICA DE RECURSOS HUMANOS

SECRETARIA DE POLÍTICA DE COMUNICAÇÃO

SECRETARIA DE POLÍTICA DE CULTURA

EM BRANCO

SECRETARIA DE POLÍTICA DE SAÚDE

SECRETARIA DE POLÍTICA DE EDUCAÇÃO

SECRETARIA DE POLÍTICA DE CULTURA

SECRETARIA DE POLÍTICA DE ESPORTE

SECRETARIA DE POLÍTICA DE TURISMO

SECRETARIA DE POLÍTICA DE AGRICULTURA

SECRETARIA DE POLÍTICA DE Pecuária

SECRETARIA DE POLÍTICA DE Pesca

SECRETARIA DE POLÍTICA DE Silvicultura

SECRETARIA DE POLÍTICA DE Pesca Aquícola

SECRETARIA DE POLÍTICA DE Pesca Artesanal

SECRETARIA DE POLÍTICA DE Pesca Esportiva

SECRETARIA DE POLÍTICA DE Pesca Recreativa

SECRETARIA DE POLÍTICA DE Pesca Profissional

SECRETARIA DE POLÍTICA DE Pesca Amadora

SECRETARIA DE POLÍTICA DE Pesca Escolar

SECRETARIA DE POLÍTICA DE Pesca Universitária

SECRETARIA DE POLÍTICA DE Pesca Profissionalizante

SECRETARIA DE POLÍTICA DE Pesca Tecnológica

SECRETARIA DE POLÍTICA DE Pesca Científica

SECRETARIA DE POLÍTICA DE Pesca Artística

SECRETARIA DE POLÍTICA DE Pesca Cultural

SECRETARIA DE POLÍTICA DE Pesca Social

SECRETARIA DE POLÍTICA DE Pesca Econômica

SECRETARIA DE POLÍTICA DE Pesca Política

SECRETARIA DE POLÍTICA DE Pesca Ideológica

SECRETARIA DE POLÍTICA DE Pesca Filosófica

SECRETARIA DE POLÍTICA DE Pesca Religiosa

SECRETARIA DE POLÍTICA DE Pesca Espiritual

SECRETARIA DE POLÍTICA DE Pesca Mística

SECRETARIA DE POLÍTICA DE Pesca Sagrada

SECRETARIA DE POLÍTICA DE Pesca Divina

SECRETARIA DE POLÍTICA DE Pesca Celestial



PAR. 02001.000043/2017-67 COTRA/IBAMA

Assunto: Ferrovia de Integração Oeste - Leste - FIOL. Processo nº 02001.002052/2008-00.

Origem: Coordenação de Transporte

Ementa: Avaliação das questões relacionadas ao patrimônio espeleológico da área de influência da FIOL.

Introdução

Em 24/10/2016, a Valec encaminhou o Ofício nº 3550/2016/SUAMB e Nota Técnica nº 0033/2016-SUAMB, protocolo nº 02001.019515/2016-74, em resposta aos questionamentos realizados pelo IBAMA no que concerne ao pedido de retificação da LI nº 750/2010 e ASV nº 489/2010 para a inclusão dos lotes 8F a 11F e o Pátio de Ilhéus.

Diante das colocações realizadas pelo empreendedor sobre o patrimônio espeleológico, esta equipe técnica viu a necessidade de esclarecer algumas questões inerentes ao tema no âmbito do processo de licenciamento ambiental da FIOL.

Análise

• Condicionante 2.5 da LP nº 349/2010 (Renovação)

O primeiro ponto abordado pela Nota Técnica nº 0033/2016-SUAMB que deve ser esclarecido se refere a afirmação de que o Parecer Técnico nº 197/2010-COTRA/CGTMO/DILIC/IBAMA concluiu que a condicionante 2.5 da LP nº 349/2010 estaria atendida, contemplando assim os lotes 8F ao 11F da FIOL.

Originalmente condicionante 2.7 da LP nº 349/2010, e em seguida 2.5 da LP nº 349/2010 (Renovação), a condicionante específica em pauta possui o seguinte texto: *"Apresentar, de acordo com o Decreto 6640, de 7/11/2008, e a IN 02/2009 do MMA, diagnóstico, caracterização e detalhamento das cavidades naturais e seu entorno que estejam localizadas nas Áreas Diretamente Afetadas pelo empreendimento"*.

Esta condicionante foi parcialmente avaliada por meio do Parecer Técnico nº 197/2010-COTRA/CGTMO/DILIC/IBAMA. Ressalta-se que o referido documento teve como objetivo verificar o atendimento das condicionantes da LP nº 349/2010 (Renovação) para subsidiar a emissão da Licença de Instalação do trecho entre Caetité/BA e Ilhéus/BA. Dessa forma, está claro ao longo do Parecer do IBAMA que a condicionante 2.5 foi avaliada como "Atendida" considerando-se exclusivamente o objeto de análise, ou seja, trecho de Caetité/BA a Ilhéus/BA, não sendo factível estender seu status de atendimento



MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE
INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS
Coordenação de Transporte

para os demais lotes da FIOL.

Aliado a estes fatos, em 14/05/2015, o IBAMA emitiu a NOT.TEC. 02001.000903/2015-09 COTRA/IBAMA onde foram avaliadas as condicionantes da LP para apurar se restavam pendências ainda referentes à fase de licenciamento prévio. Quanto à condicionante 2.5, concluiu-se que *"Para o caso específico dos Lotes 8 a 11, serão verificadas as informações apresentadas pelo empreendedor no Ofício nº 0890/2015/SUAMB/VALEC (Requerimento para Inclusão dos Lotes 8 a 11 no objeto da LI nº 750/2011) quando da elaboração do parecer específico dos aspectos técnicos da retificação (em momento posterior), para verificar se foram apresentados o mapeamento do patrimônio espeleológico do trecho e as respectivas medidas de mitigação e compensação para esses Lotes"*. Infere-se, portanto, que não há fundamento em se afirmar que o Parecer Técnico nº 197/2010-COTRA/CGTMO/DILIC/IBAMA atesta o atendimento da condicionante 2.5 em se tratando dos lotes 8F ao 11F.

- Estudos lote 6

Outra matéria discutida na Nota Técnica nº 0033/2016-SUAMB, em contraponto à NOT.TEC. 02001.001026/2016-66 COTRA/IBAMA, concerne aos estudos espeleológicos do lote 06. Aqui se faz importante enfatizar que a NOT.TEC. 02001.001026/2016-66 COTRA/IBAMA, em nenhum momento, trata de assuntos inerentes ao lote 06F, e se limita à análise da solicitação de retificação da LI para a inclusão dos lotes 8F ao 11F.

Contudo, aproveitando o ensejo, a seguir será feito um breve histórico dos principais documentos emitidos pelo Ibama sobre questões espeleológicas do lote 6, comprovando que os lotes 8 ao 11F não foram abarcados pelas avaliações realizadas para os lotes licenciados.

Em 20/03/2012, o Ibama emitiu o Parecer Técnico nº 48/2012/COTRA/CGTMO/DILIC tratando da caracterização espeleológica de 10 cavidades naturais subterrâneas da área de influência do lote 06F da Ferrovia de Integração Oeste - Leste (BA).

Em 19/09/2012, o Ibama emitiu o Parecer Técnico nº 145/2012/COTRA/CGTMO/DILIC referente à compatibilização do traçado e a conservação do patrimônio espeleológico no lote 06F da FIOL.

Em 20/03/2013, o Ibama emitiu o PAR. 000025/2013 contendo a análise dos Programas para o Patrimônio Espeleológico no âmbito do PBA da FIOL, visando a emissão da Licença de Instalação para o lote 06.

Em 28/05/2013, o Ibama emitiu a NOT.TEC 005729/2013 referente à vistoria para avaliação do projeto de engenharia dos lotes 5 a 7. Ao final, foi informado que devido às



pendências identificadas não era possível concluir o Parecer de análise da emissão da Licença de Instalação para os lotes 5 a 7 da FIOL.

Em 31/05/2013, o Ibama emitiu a NOT.TEC 005750/2013 com o objetivo de sintetizar as soluções de engenharia apresentadas em projeto para construção da FIOL nas principais interferências dos lotes 6 e 7. Esse documento concluiu pela necessidade de apresentação da projeção do traçado da ferrovia com ortofotos abrangendo pelo menos a AID do traçado, de forma que fosse possível a identificação de cavidades, dentre outros aspectos.

Em 07/06/2013, o Ibama emitiu o PAR. 000615/2013 sobre a análise da segunda versão dos Programas para o Patrimônio Espeleológico, em especial lote 6. No tópico "RECOMENDAÇÕES" tem-se: "ii. Em relação ao patrimônio espeleológico, não há impedimentos para a emissão da LI para os lotes 5, 6 e 7, porém, as intervenções no trecho de ocorrência das cavidades em São Félix do Coribe e Santa Maria da Vitória só poderão ser feitas após a definição sobre a efetivação da proposta de compensação espeleológica."

Em 10/07/2013, o Ibama emitiu a Licença de Instalação 750/2010 (Retificação) para a implantação dos lotes 1F a 5A da FIOL, km 803+645 ao k 1521+690.

Em 09/08/2013, o Ibama emitiu o PAR. 005959/2013 referente à análise do projeto de engenharia dos lotes 6F e 7F da FIOL, concluindo pela possibilidade de retificação da LI nº 750/2010. O parecer comunica que deverá ser realizada a identificação, demarcação e isolamento das dolinas localizadas na faixa de domínio, adotando medidas específicas que evitem a chegada de sedimentos e ocorrência de processos erosivos.

Em 12/08/2013, o Ibama emitiu a Licença de Instalação 750/2010 (Retificação), abrangendo os lotes 1F a 7F da FIOL.

• Estudos lote 7

Quanto à situação do Lote 7, destaca-se que além da Nota Técnica nº 005750/2013/NLA-ES (de 31/05/13, sobre as principais interferências do traçado nos lotes 6 e 7) e do Parecer Técnico nº 000615/2013/NLA-TO/NLA-MG (de 07/06/13, contendo análise do PBA Espeleológico), o Parecer Técnico nº 005398/2013/COTRA (de 05/07/13) analisou as condicionantes da Licença Prévia nº 349/2010.

Consta nesse último documento a afirmação de que as condicionantes 2.5 e 2.14 haviam sido atendidas pelo Parecer Técnico nº 000615/2013/NLA-TO/NLA-MG, encaminhando-se favorável à retificação da LI nº 750/2010. Contudo, esta equipe esclarece que o referido Parecer Técnico nº 000615/2013/NLA-TO/NLA-MG apenas recepcionou a segunda versão do PBA, não entrando no mérito das questões técnicas de engenharia.



MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE
INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS
Coordenação de Transporte

A análise do projeto do lote 7 só se deu por meio do Parecer Técnico nº 005959/2013/COTRA/IBAMA, de 09/08/13, que concluiu pela retificação da LI nº 750/10 para implantação dos lotes 1 a 7F. Ressalta-se, entretanto, que essa conclusão não considerou os estudos referentes à espeleologia, encaminhando tão somente que o empreendedor demarcasse dolinas e protegesse o patrimônio espeleológico - como dito anteriormente, nas informações do lote 6F.

Pelos motivos acima expostos, e considerando o poder de autotutela da administração pública, solicita-se reapresentação do estudo espeleológico porventura realizado para o lote 7F.

- Variantes do lote 8/9

A Nota Técnica nº 0033/2016-SUAMB afirma que *"Não há interferências com cavernas localizadas entre os lotes 08F e 11F (ANEXO F e ANEXO G)"*. Ainda, em outro momento citou-se o seguinte trecho de um estudo que declara *"[...] ausência de cavidades naturais subterrâneas com acessos em superfície, no raio mínimo de 290 m do eixo projetado sugerido para a Variante Serra Geral, nos lotes/8/9F da Ferrovia de Integração Oeste-Leste"*.

Primeiramente, informamos que em 20/03/2015 a Valec encaminhou a este Instituto o Ofício nº 890/2015/SUAMB (protocolo nº 02001.005069/2015-30) solicitando a emissão de Licença de Instalação e respectiva Autorização de Supressão de Vegetação para o trecho entre o final da 1ª Ponte sobre o Rio das Fêmeas (km 507+125)/BA a Figueirópolis/TO. Anexo ao expediente citado, foram enviados documentos para subsidiar a análise, dentre eles o projeto geométrico dos lotes lotes 8F ao 11F.

Ao se examinar as plantas apresentadas, constatam-se inúmeras cavidades naturais inseridas na Faixa de Domínio - FD da ferrovia, assim como em suas imediações. Pode-se citar como exemplo a folha 1/16 do lote 8F, onde estão indicadas as cavidades CECAV_TO_0432, CECAV_GO_0137, CECAV_GO_0147, bem como de outras 5, todas dentro da faixa de domínio. Por sua vez, nas imediações foram representadas outras 15 cavidades catalogadas pelo CECAV.

Com vistas a elucidar tal situação, abaixo segue uma imagem retirada do projeto enviado pela VALEC, referente ao lote 8F da FIOL, com grande incidência de patrimônio espeleológico. A mesma situação é constatada em diversas pranchas do projeto protocolado.



MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE
INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS
Coordenação de Transporte



Imagem retirada da Folha 01/16 do lote de Construção 08F da FIOL.

O segundo ponto que deve ser considerado é que até o envio do Ofício nº 3550/2016/SUAMB (24/10/2016), de data posterior à emissão da NOT. TEC. 02001.001026/2016-66 COTRA/IBAMA (25/05/2016), não constava nos autos o protocolo dos seguintes anexos mencionados na Nota Técnica nº 033/2016-SUAMB, os quais foram utilizados pelo empreendedor para a declarar a ausência de interferências da FIOL com patrimônio espeleológico: Diagnóstico Espeleológico da Variante Serra Geral nos Lotes 8/9F, Estados do Tocantins e Bahia (Anexo F); e Revisão do Caminhamento espeleológico na divisa BA/TO, margem direta do Rio Mosquito (Anexo G). Dessa maneira, o IBAMA só tomou conhecimento oficial da existência da Variante Serra Geral e Variante Mosquito a partir do envio da Nota Técnica nº 033/2016-SUAMB por meio do Ofício nº 3550/2016/SUAMB, de 24/10/2016.

Em resumo, e de acordo com as novas informações, tais variantes foram estudadas devido ao alto potencial espeleológico das margens do Rio Mosquito, nos municípios de Lavanderia/TO, Combinado/TO e Campos Belos/GO, região pela qual se estende o traçado original da FIOL. Segundo o "Estudo Espeleológico da Variante Mosquito" (Anexo G), de julho de 2016:

"Com base nos afloramentos observados em trabalhos anteriores, nos corpos delimitados em imagens orbitais e no conhecimento prévio de cavernas cadastradas, foi possível delimitar 4 grandes polígonos de



MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE
INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS
Coordenação de Transporte

restrição espeleológica, onde a interferência no ambiente resultaria na exigência de estudos ambientais mais complexos, em especial os estudos de caracterização do grau de relevância das cavernas e definição de suas áreas de influência, como preconizado no Decreto nº 99.556/1990 e sua regulamentação, demandando longos períodos de estudos e incertezas quanto ao sucesso no licenciamento ambiental para possibilitar as intervenções físicas necessárias a instalação e operação ferroviária.”

A Variante Serra Geral passa a 55 km a norte do eixo ferroviário original, cruzando os municípios de Arraias/TO, Taguatinga do Tocantins/TO, Luís Eduardo Magalhães/BA, São Desidério/BA e Barreiras/BA. Por sua vez, a Variante Mosquito inicia no km 360+000 projeto básico até aproximadamente o km 390+500 (390+678), desviando o traçado para a margem direita do Rio Mosquito no município de Lavandeira/TO. Destaca-se que não foram apresentados os projetos das variantes, apenas croqui de localização e breve descrição.

Considerando os fatos expostos, ressalta-se que a NOT. TEC. 02001.001026/2016-66 COTRA/IBAMA baseou toda sua análise nos documentos existentes no Processo de nº 02001.002052/2008-00, em especial, no último traçado da FIOL encaminhado pela Valec (Ofício nº 890/2015/SUAMB, protocolo nº 02001.005069/2015-30). Além disso, há possibilidades de que a Valec tenha se equivocado ao pressupor que o IBAMA já havia sido informado sobre a existência das duas Variantes, contudo, caso o empreendedor possua cópia dos ofícios que encaminharam tais estudos, com respectivos números de protocolo do Ibama, solicita-se que sejam reapresentados para sua devida inclusão no processo.

Por fim, caberá ao empreendedor esclarecer qual das duas diretrizes se pretende implantar (Variante Serra Geral ou Mosquito), para que o Ibama possa se posicionar em relação aos estudos ambientais necessários e ritos do processo de licenciamento ambiental.

- Estudos espeleológicos para os lotes 8F a 11F na LI nº 750/2010

Neste tópico serão expostas algumas etapas dos estudos espeleológicos que deverão ser realizadas para subsidiar a análise da solicitação de retificação da LI nº 750/2010. Trata-se apenas de um panorama, sendo que tais estudos poderão ser ampliados ou alterados se no decorrer dos trabalhos o empreendedor julgar pertinente, desde que devidamente explicitado, justificado e anuído pelo Ibama. Destaca-se que as metodologias adotadas deverão estar de acordo com as normas e legislações específicas.

Caso todas as fases descritas a seguir já tenham sido atendidas pelo empreendedor,



MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE
INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS
Coordenação de Transporte



solicita-se que a Valec apresente ao Ibama os estudos dos lotes 8 a 11F (km 507+125 ao km 0+000) da FIOI, em documento unificado e sem a inclusão de segmentos já licenciados, com vistas a facilitar a avaliação.

Sobre as etapas dos estudos espeleológicos, inicialmente, após a definição do traçado dos lotes 8, 9, 10 e 11F da FIOI, incluindo de suas variantes Serra Geral ou Mosquito, a Valec deverá realizar o levantamento bibliográfico da região. Esta etapa irá colher informações sobre o patrimônio espeleológico existentes e outros aspectos relevantes previamente catalogados, incluindo áreas de dolinamento.

Em seguida, deverá ser determinado o potencial espeleológico das Áreas Diretamente Afetadas (ADA) pelo empreendimento e de suas Áreas de Influência Direta (AID). Havendo potencial de ocorrência de cavernas, deverão ser realizadas prospecções com os caminhamentos documentados em mapa ou imagem.

O próximo estágio é composto por estudos específicos para a caracterização das cavidades identificadas na AID. Logo, ratifica-se o entendimento da NOT. TEC. 02001.001026/2016-66 COTRA/IBAMA, na qual se afirma que "(...) a ausência do Estudo de Relevância de todas as cavidades naturais localizadas na Área de Influência Direta - AID da FIOI e seu entorno impossibilitará a avaliação do requerimento de retificação da LI para a inclusão dos lotes 8F a 11F."

Vale lembrar que o Estudo de Relevância das cavidades deve conter levantamentos bibliográficos, avaliação do potencial espeleológico, prospecção, topografia das cavernas, estudos geoespeleológicos, bioespeleológicos (considerando a sazonalidade da região), socioeconômicos e histórico-culturais.

Por fim, com base nas informações observadas, deve ser realizada a avaliação dos impactos sobre o patrimônio espeleológico, proposição de medidas mitigadoras, monitoramento e medidas compensatórias cabíveis.

Um ponto questionado pela Nota Técnica nº 0033/2016-SUAMB se refere à dimensão da AID. Em seu "Anexo M" foi apresentada a prancha denominada "Área de Estudo Caracterização Ambiental" onde se coloca que a Área de Influência Direta é representada por um *buffer* de 1km. Em contrapartida, RIMA do empreendimento define a AID da seguinte forma: "**A Área de Influência Direta (AID) envolve o restante da área que potencialmente pode sofrer algum tipo de influência, seja pela circulação de veículos, seja pela poluição que podem causar. No caso, estabeleceu-se como AID uma faixa de 10km de largura, ou seja, com aproximadamente 5km para cada lado do eixo da Ferrovia.**"

A definição acima é reafirmada no Estudo de Impacto Ambiental, inclusive com a apresentação de cartas imagens da AID. Dessa forma, solicita-se que a Valec esclareça em qual momento houve a alteração da AID da FIOI e se teve anuência por parte do Ibama.



MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE
INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS
Coordenação de Transporte

Por fim, faz-se essencial elucidar a definição de área de influência direta de uma cavidade natural para dar continuidade ao processo de licenciamento ambiental de empreendimentos localizados em regiões cársticas. Trata-se de um elemento de grande importância e parte do escopo dos estudos espeleológicos a serem efetuados pela Valec.

Segundo o art. 2º, inciso IV da Resolução CONAMA nº 347/2004:

“área de influência sobre o patrimônio espeleológico: área que compreende os elementos bióticos e abióticos, superficiais e subterrâneos, necessários à manutenção do equilíbrio ecológico e da integridade física do ambiente cavernícola”.

A mesma Resolução, em seu art. 4º determina:

“§ 2º A área de influência sobre o patrimônio espeleológico será definida pelo órgão ambiental competente que poderá, para tanto, exigir estudos específicos, às expensas do empreendedor.”

§ 3º Até que se efetive o previsto no parágrafo anterior (grifo nosso), a área de influência das cavidades naturais subterrâneas será a projeção horizontal da caverna acrescida de um entorno de duzentos e cinquenta metros, em forma de polígono convexa.”

Ainda, a Portaria IBAMA nº 887 de 15/06/90 coloca o que se segue:

“Art. 6º A área de influência de uma cavidade natural subterrânea, será definida por estudos técnicos específicos, obedecendo as peculiaridades e características de cada caso.”

Parágrafo único. A área a que se refere o presente artigo, até que se efetive o previsto no caput (grifo nosso), deverá ser identificada a partir da projeção em superfície do desenvolvimento linear da cavidade considerada, ao qual será somado um entorno adicional de proteção de, no mínimo, 250 (duzentos e cinqüentena) metros.”

Diante do exposto, está claro que a utilização do valor mencionado de 250 metros para o entorno de proteção de uma cavidade constitui apenas uma estimativa provisória, que deve ser reformulada com base em estudos específicos para cada exemplar identificado na Área de Influência Direta do empreendimento. Não cabe, ainda mais considerando a fase de Licença de Instalação, adotar o valor de 250m como sendo absoluto, sem levar em conta todas as especificidades e variáveis envolvidas na definição da área de influência de uma cavidade natural subterrânea.



De posse da definição final da área de influência de cada cavidade, o empreendedor deverá elaborar um mapa contendo minimamente as seguintes informações: patrimônio espeleológico inventariado, incluindo dolinas; delimitação das áreas de influência específicas para cada cavidade natural inserida na AID da FIOLE; plataforma ferroviária; ADA e AID do empreendimento; curvas de nível; e corpos hídricos. Tais informações deverão ser plotadas sobre imagem georreferenciada ou ortofotocarta, podendo ser inseridos novos dados, caso a Valec julgue relevante. Adicionalmente, deverá ser fornecida ao Ibama a localização do patrimônio espeleológico identificado, em formato digital do tipo kmz.

Cabe lembrar que empreendimentos ferroviários, tanto na fase de instalação quanto de operação, podem gerar níveis significativos de vibração que causam danos aos ecossistemas cavernícolas. A vibração sísmica deve ser considerada como um elemento relevante na avaliação das atividades a serem desenvolvidas na área de influência de uma caverna. Dessa forma, o processo de controle das emissões sísmicas deverá ser elaborado ainda na fase de projeto. Diretrizes e orientações técnicas sobre sismografia aplicada ao patrimônio espeleológico são fornecidas pelo Centro Nacional de Pesquisa e Conservação de Cavernas - CECAV.

- "Inventário Espeleológico da Ferrovia de Integração Oeste-Leste: 1ª Etapa" (Anexo D da Nota Técnica nº 0033/2016-SUAMB), "Inventário Espeleológico na Área Diretamente Afetada da Ferrovia de Integração Oeste-Leste", (Anexo E, 2ª Etapa), "Diagnóstico Espeleológico da Variante Serra Geral nos Lotes 8/9, Estados do Tocantins e Bahia" (Anexo F) e "Estudo Espeleológico da Variante Mosquito (Anexo G)"

Em atenção aos estudos supramencionados, informamos que os mesmos não atendem ao estabelecido no tópico anterior (Estudos espeleológicos para os lotes 8F a 11F na LI nº 750/2010). Destaca-se que somente uma pequena faixa da Área de Influência Direta da ferrovia foi abarcada pelas prospecções em campo, que priorizaram levantamentos no raio de 290m do eixo projetado (40m da faixa de domínio acrescido de 250m).

É importante frisar que dependendo das características da cavidade e da região onde se encontra, os 250m de entorno adicional de proteção "provisório" podem não ser suficientes para a preservação do patrimônio espeleológico. Sendo assim, reforça-se a necessidade de realização de estudos mais abrangentes como, prospecção na AID, Estudo de Relevância das cavidades inseridas na AID, definição real da área de influência de cada cavidade, avaliação dos possíveis impactos gerados devido à instalação e operação da ferrovia, bem como avaliação de medidas mitigadoras, de monitoramento e compensatórias.

Tais solicitações se justificam pelos seguintes fatos já identificados no inventário

espeleológico (cuja análise não foi exaurida): (1) ausência de projeção horizontal para as cavernas prospectadas, sobretudo novas ocorrências (o que inviabiliza definição de uma área de segurança provisória de 250m até o eixo do empreendimento); (2) presença de 3 sítios arqueológicos nas cavernas prospectadas (página 80 do Inventário Espeleológico ADA, SET 2010, contrato 047/09), e outras 3 cavidades de características morfológicas notáveis e com potencial riqueza bioespeleológica; e (3) recomendação da consultoria contratada para iniciar a caracterização espeleológica das cavernas.

Comunica-se que este tópico limitou-se a uma breve verificação, se os estudos espeleológicos apresentados pelo empreendedor continham o mínimo necessário para o início das análises por parte do Ibama. Ademais, considerando as pendências detectadas, entende-se adequado que esta equipe inicie a apreciação dos estudos para a inclusão dos lotes 8 ao 11F no escopo da LI nº 750/2010 (Retificação) somente após a Valec encaminhar o material completo. Tal medida evitará a fragmentação excessiva de pareceres técnicos e possíveis prejuízos ao processo de licenciamento ambiental.

Conclusão

Considerando as pendências relacionadas aos estudos do patrimônio espeleológico da área de influência da FIOL, dispostas ao longo deste parecer, esta equipe conclui pela inviabilidade de retificação da LI nº 750/2010 para a inclusão dos lotes 8F ao 11F. Sendo assim, a Valec deverá atender às solicitações elencadas pelo Ibama para que se possa dar prosseguimentos às análises técnicas.

Ressaltam-se os motivos expostos no tópico "Estudos lote 7", e haja vista o poder de autotutela da administração pública, solicita-se reapresentação do estudo espeleológico porventura realizado para o lote 7F.

Brasília, 11 de janeiro de 2017

Patricia Fernandes da S. Correia

Patricia Fernandes da Silva Correia
Analista Ambiental da COTRA/IBAMA

Cristiane Lopes Costa

Cristiane Lopes Costa
Analista Ambiental da COTRA/IBAMA

De acordo.

Favor emitir ofício

ao empreendedor,

dando ciência e

encaminhando

para providências.

Em 17/1/17.



MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE
INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS
Diretoria de Licenciamento Ambiental
Coordenação de Transporte
SCEN Trecho 2 Ed. Sede do Ibama - Brasília - DF
CEP: 70818-900 e (61) 3316-1071
www.ibama.gov.br



OF 02001.000462/2017-07 COTRA/IBAMA

Brasília, 17 de janeiro de 2017.

À Senhora
Paula Durante Tagliari
Superintendente da Valec Engenharia, Construções e Ferrovias S/A
SEPS 713/913, bloco E, Edifício CNC Trade. Asa Sul.
BRASÍLIA - DISTRITO FEDERAL
CEP.: 70390135

Assunto: Ferrovia de Integração Oeste Leste - FIOL. Processo Ibama nº 02001.002052/2008-00. Estudos Espeleológicos.

Senhora Superintendente,

1. Faço referência ao processo nº 02001.002052/2008-00, relativo às atividades de instalação da Ferrovia de Integração Oeste Leste - FIOL, para informar que foi concluída a análise da documentação encaminhada por meio do Ofício nº 3550/2016/SUAMB (protocolo nº 02001.019515/2016-74), no que se refere ao patrimônio espeleológico da área de influência da ferrovia. Sendo assim, segue em anexo o PAR. 02001.000043/2017-67 COTRA/IBAMA, para conhecimento e devidas providências.
2. Destaco que o Ibama irá aguardar a complementação dos estudos espeleológicos para dar continuidade à avaliação ambiental inerente à inclusão dos lotes 8 a 11 no âmbito da Licença de Instalação da FIOL, visto que podem acarretar alterações de traçado.
3. À disposição para esclarecimentos adicionais.

Atenciosamente,



Julevania Alves Olegario
JULEVANIA ALVES OLEGARIO
Coordenadora Substituta da COTRA/IBAMA

EM BRANCO

RECEBIDO
EM
VALTE
INSTRUMENTOS
GENERAIS
1 - JAN 2011



IBAMA
MMA
INSTITUTO DO MEIO AMBIENTE
E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS
Licenciamento Ambiental
Compensação Ambiental - Sede



*Referindo-me ao processo de suspensão
dos*

*Encaminhado ofício à VALEC
16/02/17*

BAMA

Brasília, 27 de janeiro de 2017

À Senhora Coordenadora Substituta da COTRA

Assunto: **Compensação ambiental da Ferrovia de Integração Oeste Leste (FIOL)**

Referindo-me ao processo de compensação ambiental da Ferrovia de Integração Oeste Leste (FIOL), venho por meio deste solicitar o valor de referência atualizado do empreendimento, tal como definido no art 2º do Decreto n.º 6.848/2009 e no artigo 3º da Resolução CONAMA n.º 371/2006 e

Caso essa informação não conste nos autos do processo de licenciamento ambiental do empreendimento, solicito que essa Coordenação entre em contato com o empreendedor com vistas à obtenção da informação requerida.

Atenciosamente,

Katia Adriana de Souza
KATIA ADRIANA DE SOUZA
Coordenadora da CCOMP/IBAMA

À analista ambiental

Patrícia Fernandes,

Favor atender a solicitação de CCOMP.

Em 6/2/17.

Juliana Alves Olegário
Coordenadora de Licenciamento de Transportes-Substituta
Matricula: 1572065

EM BRANCO



MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE
INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS
Coordenação de Transporte



Ata de Reunião

1. Organização			
Número:	02001.000070/2017-30		
Data:	09/02/2017	Local:	COTRA
Hora Início:	17:00	Hora Fim:	18:00

2. Participantes					
Nome	Instituição / Área	Pres	Endereço Eletrônico	Telefone	Rubrica
Julevania Alves Olegario	COTRA	Sim	julevania.olegario@ibama.gov.br		<i>Julevania</i>
Jonatas Souza da Trindade	DILIC	Sim	jonatas.trindade@ibama.gov.br	(0xx61)3316-1071	
Larissa Carolina Amorim dos Santos	CGTMO	Sim	larissa.santos@ibama.gov.br	(0xx61)3316-1071	
Paula Durante Tagliari	VALEC	Sim			

3. Assunto

Empreendimentos Valec

4. Referencia

/

5. Pauta

FNS, Extensão Sul, FIOL

6. Texto da Ata

O empreendedor indicou a preocupação em relação ao Pátio Sta. Helena, uma vez que 96% das obras estão concluídas. As obras estão licitadas, e trata-se da análise de alteração de projeto. E seria uma prioridade para a empresa e Governo. A Valec se prontificou a apresentar a alteração. O IBAMA se comprometeu em verificar as demandas e na medida do possível dar uma prioridade à questão. Outra preocupação está com a operação da Ferrovia Norte Sul e limitações em relação ao transporte de cargas perigosas e com relação à Barragem de Gurupi - a propósito, o IBAMA entregou durante a reunião o Parecer da CGEMA sobre o EAR da Extensão Sul. O terceiro ponto da reunião referiu-se a uma preocupação antecipada pela obtenção da LO para Extensão Sul, uma vez que o empreendedor pretende evitar pendências para essa fase. Outro ponto refere-se a unificação das 4 licenças de Operação (Valec e VLI). O IBAMA tem a preocupação em se analisar antes do vencimento do Termo de Compromisso. O empreendedor indicou o interesse de manter o licenciamento da FIOL sem grandes pendências, tendo em vista que as prioridades de governo podem mudar muito rapidamente. O IBAMA indicou que para o trecho dos lotes 11 a 9 ainda não tem complementações quanto a espeleologia. A Valec informou que houve uma variante próxima ao Rio Mosquito e que neste trecho não há cavidades.



MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE
INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS
Coordenação de Transporte

7. Pendências e encaminhamentos	Data Limite	Responsável
Nenhum Item de Pauta foi Informado!		



INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS - IBAMA
 Diretoria de Licenciamento Ambiental - DILIC
 SCEN - Trecho 2, Edifício Sede - Bloco A, Brasília - DF CEP: 70.818-900
 Tel.: (0xx) 61 3316-1282/1745 Fax: (0xx) 61 3316-1952 - URL: <http://www.ibama.gov.br>

LISTA DE PRESEÇA

Assunto: Valec		DATA:	
NOME	SETOR/ÓRGÃO.	TELEFONE	E-MAIL
Juliana Alves Olegário	COTRA/Dilic / Valec	61-3316-1071	juliana.alves.olegario@ibama.gov.br
Marissa O.A. Santos	CETMO/Dilic	61 3316 1591	marissa.santos@ibama.gov.br
Paula D. Tagliari	VALEC	61-2029 6410	paula.tagliari@valec.gov.br
Carla L. S. de F. Gomes	VALEC	61-2029-6430	carla.l.gomes@valec.gov.br
Jônatas S. da Trindade	Dilic / Ibama	61 3316 - 1293	jonatas.trindade@ibama.gov.br



EM BRANCO

MMA/IBAMA/SEDE - PROTOCOLO
Documento -Tipo: OF
Nº. 02001. 002 297/2017-10
Recebido em: 10/2/2017
Almeida
Assinatura



OFÍCIO Nº 0503/2017/SUAMB

Brasília, 08 de fevereiro de 2017.

A Sua Senhoria a Senhora

LARISSA CAROLINA AMORIM DOS SANTOS

Coordenadora de Transportes – Rodovias e Ferrovias - Substituta

Instituto Brasileiro de Meio Ambiente e Recursos Naturais Renováveis

Sector de Clubes Norte, trecho 2 – Ed. Sede do IBAMA, Bloco “A”, Térreo

CEP 70.800-900 – Brasília/DF

DIGITALIZADO NO IBAMA

Assunto: **Comunicação do início das atividades de Monitoramento de Fauna na FIOI.**

Senhora Coordenadora,

Em cumprimento ao estabelecido na Condicionante Específica 2.1 da Autorização de Captura, Coleta e Transporte de Material Biológico Nº 055/2012, informamos que as Campanhas de Monitoramento de Fauna nos lotes de construção de 1 a 7 da FIOI serão iniciadas em 1º de março de 2017.

Atenciosamente,

PAULA DURANTE TAGLIARI
Superintendente de Meio Ambiente

*A analista ambiental
Cristiano Lopes,
Para conhecimento e
junção aos autos.
Em 17/02/17.*



DIGITALIZADO NO IRAMA

EM BRANCO



MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE
INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS
Diretoria de Licenciamento Ambiental
Coordenação de Transporte
SCEN Trecho 2 Ed. Sede do Ibama - Brasília - DF
CEP: 70818-900 e (61) 3316-1071
www.ibama.gov.br



OF 02001.001426/2017-52 COTRA/IBAMA

Brasília, 16 de fevereiro de 2017.

À Senhora
Paula Durante Tagliari
Superintendente da Valec Engenharia, Construções e Ferrovias S/A
SAUS Quadra 01, bloco G, lote 3 e 5. Asa Sul
BRASÍLIA - DISTRITO FEDERAL
CEP.: 70070010

Assunto: **Ferrovia de Integração Oeste Leste - FIOL. Processo Ibama nº 02001.002052/2008-00. Valor de referência.**

Senhora Superintendente,

1. Sirvo-me do presente expediente para solicitar o valor de referência atualizado da Ferrovia de Integração Oeste Leste (FIOL), tal como definido no art 2º do Decreto nº 6.848/2009 e no art 3º da Resolução CONAMA nº 371/2006.
2. Tal informação será incluída no processo de compensação ambiental da ferrovia, conduzido por este Instituto.
3. Sem mais para o momento, agradeço a atenção.

Atenciosamente,

Julevania
JULEVANIA ALVES OLEGARIO
Coordenadora Substituta da COTRA/IBAMA



EM BRANCO



MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE
INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS
Diretoria de Licenciamento Ambiental
Coordenação de Transporte
SCEN Trecho 2 Ed. Sede do Ibama - Brasília - DF
CEP: 70818-900 e (61) 3316-1071
www.ibama.gov.br



OF 02001.001432/2017-18 COTRA/IBAMA

Brasília, 16 de fevereiro de 2017.


À Senhora
Paula Durante Tagliari
Superintendente da Valec Engenharia, Construções e Ferrovias S/A
SEPS 713/913, bloco E, Edifício CNC Trade. Asa Sul.
BRASÍLIA - DISTRITO FEDERAL
CEP.: 70390135

Assunto: **Relatório de Vistoria. Processo Ibama nº 02001.002052/2008-00, Ferrovia de Integração Oeste Leste - FIOL.**

Senhora Superintendente,

1. No âmbito do processo de licenciamento ambiental referente às obras de instalação da Ferrovia de Integração Oeste Leste, encaminho PAR.02001.004129/2016-88 para conhecimento e devidas providências.
2. Sem mais, agradeço a atenção e coloco-me à disposição para quaisquer esclarecimentos ou informações adicionais que forem necessários.

Atenciosamente,


JULEVANIA ALVES OLEGARIO
Coordenadora Substituta da COTRA/IBAMA



EM BRANCO



MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE
INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS



Auditoria Interna

MEM. 02001.002049/2017-79 AUDIT/IBAMA

Brasília, 21 de fevereiro de 2017

À Senhora Diretora da DILIC

Assunto: **Ofício nº 044/2017-TCU/SeinfraPortoFerrovia, de 03/02/2017, Ac. 77/2017-TCU-Plenário, TC 018.153/2010-0.**

Encaminhamos para conhecimento, em anexo, cópia do Ofício nº 044 /2017-TCU/SeinfraPortoFerrovia, de 03/02/2017, referente ao Acórdão 77/2017-TCU-Plenário, que trata de pedido de reexame interposto por José Francisco das Neves, Marcelo Perrupato e Silva, Noboru Ofugi, pela Secretaria Executiva do Ministério dos Transportes e pela Valec Engenharia, Construções e Ferrovias S.A. contra o Acórdão 727/2016-TCU-Plenário.

Atenciosamente,


LUIS HENRIQUE DELMONT
Auditor-Chefe do IBAMA

*A Cotra,
Para conhecimento e demais
providências, por pertinência.*

22/02/2017

A Toledo
Messaniria H. Gayoso Franco de Toledo
Assessora Técnica
DILIC/IBAMA
Port. 1.046/2016

*À analista ambiental
Patrícia Fernandes,
Para conhecimento
e juntada aos autos.
Trata-se da Fiol.
Em 23/2/17.*

*Secretaria de
Alevânia A. N. de
Coordenadora de Licenciamento de
Transportes
Matricula: 1522065*



[Handwritten signature]
EM BRANCO

[Faint handwritten notes]
A. B. C.
D. E. F.
G. H. I.
J. K. L.



MMA/IBAMA/SEDE - PROTOCOLO	
Documento - Tipo: <u>OF</u>	
Nº. 02001. 002 <u>527/2017-41</u>	
Recebido em: <u>14/2/2017</u>	
<u>[Assinatura]</u>	
Assinatura	

Tribunal de Contas da União
Secretaria de Fiscalização de Infraestrutura Portuária e Ferroviária

Ofício 0044/2017-TCU/SeinfraPortoFerrovia, de 3/2/2017
Natureza: Comunicação

Processo TC 018.153/2010-0

DIGITALIZADO NO IBAMA

À Senhora
Suely Mara Vaz Guimarães Araújo
Presidente do Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (Ibama)
SCEN Trecho 2, L4 Norte, Edifício Sede
CEP 70.818-900 – Brasília/DF



Senhora Presidente,

Encaminho a Vossa Senhoria, para conhecimento, cópia dos Acórdãos 77/2017 de 25/1/2017 e 727/2016 de 30/3/2016, exarados pelo Plenário deste Tribunal, juntamente com os Relatórios e os Votos que os fundamentaram, proferidos nos autos do processo em epígrafe, que trata, nesta fase, de pedido de reexame interpostos por José Francisco das Neves, Marcelo Perrupato e Silva, Noboru Ofugi, pela Secretaria Executiva do Ministério dos Transportes (atual Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil) e pela Valec Engenharia, Construções e Ferrovias S.A. contra o Acórdão 727/2016-TCU-Plenário.

Atenciosamente,

Assinado eletronicamente

URIEL DE ALMEIDA PAPA
Secretário

Endereço: SAFS Qd4, Lote 1 - Anexo II - sala 250 - SAFS - 70042-090 - Brasília / DF
Tel: (61) 3316-7384 - Fax: (61) 3316-7535 - email: seinfraportoferrovia@tcu.gov.br
Atendimento ao público externo: dias úteis, de segunda a sexta-feira, das 10 às 18 horas.

Para verificar as assinaturas, acesse www.tcu.gov.br/autenticidade, informando o código 56925739.

EM BRANCO



ACÓRDÃO Nº 77/2017 – TCU – Plenário

1. Processo TC 018.153/2010-0.
- 1.1. Apenso: TC 018.498/2015-9.
2. Grupo II – Classe I - Pedido de Reexame (Denúncia).
3. Recorrentes: José Francisco das Neves (CPF 062.833.301-34), Marcelo Perrupato e Silva (CPF 010.821.326-91), Noboru Ofugi (CPF 029.122.281-15), Secretaria Executiva do Ministério dos Transportes (atual Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil) e Valec Engenharia, Construções e Ferrovias S.A (CNPJ 42.150.664/0001-87).
4. Unidades: Agência Nacional de Transportes Terrestres, Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil e Valec Engenharia, Construções e Ferrovias S.A.
5. Relatora: ministra Ana Arraes.
- 5.1. Relator da deliberação recorrida: ministro-substituto André Luís de Carvalho.
6. Representante do Ministério Público: não atuou.
7. Unidade Técnica: Secretaria de Recursos - Serur.
8. Representação legal: André Luiz Figueira Cardoso (OAB/DF 29.310) e outros, representando José Francisco das Neves; Silvia Regina Schmitt (OAB/RS 58.372) e outros, representando a Valec Engenharia, Construções e Ferrovias S.A., e outros.
9. Acórdão:

VISTOS, relatados e discutidos estes pedidos de reexame, interpostos por José Francisco das Neves, Marcelo Perrupato e Silva, Noboru Ofugi, pela Secretaria Executiva do Ministério dos Transportes (atual Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil) e pela Valec Engenharia, Construções e Ferrovias S.A. contra o acórdão 727/2016 - Plenário.

ACORDAM os ministros do Tribunal de Contas da União, reunidos em sessão do Plenário, ante as razões expostas pela relatora, e com fundamento nos arts. 32, 33 e 48 da Lei 8.443/1992 e art. 282 do Regimento Interno, em:

 - 9.1. não conhecer do pedido de reexame da Valec Engenharia, Construções e Ferrovias S.A.;
 - 9.2. conhecer do pedido de reexame de José Francisco das Neves e negar-lhe provimento;
 - 9.3. conhecer do pedido de reexame de Marcelo Perrupato e Silva, dar-lhe provimento, excluir seu nome dos subitens 9.2, 9.3 e 9.7 do acórdão recorrido e tornar sem efeito o subitem 9.6 da mesma deliberação;
 - 9.4. conhecer do pedido de reexame de Noboru Ofugi, dar-lhe provimento parcial, excluir seu nome dos subitens 9.2 e 9.7 do acórdão recorrido, rejeitar parcialmente as alegações de defesa apresentadas e reduzir o valor da multa a ele aplicada no subitem 9.3 do mesmo acórdão para R\$ 10.000,00 (dez mil reais);
 - 9.5. conhecer do pedido de reexame da Secretaria Executiva do Ministério dos Transportes (atual Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil), dar-lhe provimento parcial e converter a determinação do subitem 9.9 do acórdão recorrido em recomendação àquele ministério, de mesmo teor, com fundamento no art. 250, inciso III, do Regimento Interno;
 - 9.6. dar ciência desta deliberação aos recorrentes e aos demais interessados comunicados da deliberação recorrida.
10. Ata nº 2/2017 – Plenário.
11. Data da Sessão: 25/1/2017 – Ordinária.
12. Código eletrônico para localização na página do TCU na Internet: AC-0077-02/17-P.

13. Especificação do quorum:

13.1. Ministros presentes: Raimundo Carreiro (Presidente), Walton Alencar Rodrigues, José Múcio Monteiro, Ana Arraes (Relatora) e Bruno Dantas.

13.2. Ministros-Substitutos convocados: Augusto Sherman Cavalcanti, André Luís de Carvalho e Weder de Oliveira.

(Assinado Eletronicamente)
RAIMUNDO CARREIRO
Presidente

(Assinado Eletronicamente)
ANA ARRAES
Relatora

Fui presente:

(Assinado Eletronicamente)
PAULO SOARES BUGARIN
Procurador-Geral

ACÓRDÃO Nº 727/2016 – TCU – Plenário



1. Processo nº TC 018.153/2010-0.
- 1.1. Apenso: 018.498/2015-9.
2. Grupo II – Classe VII – Assunto: Denúncia.
3. Interessados/Responsáveis:
 - 3.1. Interessados: Empresa de Planejamento e Logística S.A. (CNPJ 15.763.423/0001-30); Grupo Ambientalista da Bahia-gambá (CNPJ 13.324.371/0001-70); Osmar Henrique Costa Parra (CPF 055.541.188-52); Secretaria do Programa de Aceleração do Crescimento.
 - 3.2. Responsáveis: José Francisco das Neves (CPF 062.833.301-34); Marcelo Perrupato e Silva (CPF 010.821.326-91); e Noboru Ofugi (CPF 029.122.281-15).
4. Órgão/Entidades: Agência Nacional de Transportes Terrestres; Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis; Ministério dos Transportes (vinculador); Valec Engenharia, Construções e Ferrovias S.A.
5. Relator: Ministro-Substituto André Luís de Carvalho.
6. Representante do Ministério Público: não atuou.
7. Unidade Técnica: Secretaria de Fiscalização de Infraestrutura Portuária, Hídrica e Ferroviária (SeinfraHidroFerrovia).
8. Representação legal:
 - 8.1. Ana Cristina Lopes Campelo de Miranda Bessa e outros, representando Agência Nacional de Transportes Terrestres.
 - 8.2. Sílvia Regina Schmitt (58372/OAB-RS) e outros, representando Valec Engenharia, Construções e Ferrovias S.A.
 - 8.3. Yolanda Corrêa Pereira (1.779/OAB-AM), representando José Francisco das Neves.
 - 8.4. Manuel Nabais da Furriela (140980/OAB-SP) e outros, representando Grupo Ambientalista da Bahia-gambá.

9. Acórdão:

VISTOS, relatados e discutidos estes autos de denúncia, com pedido de cautelar suspensiva, sobre possíveis irregularidades existentes no âmbito do Programa Multimodal de Transporte e Desenvolvimento Minério-Industrial do Estado da Bahia (Complexo Porto Sul), envolvendo a implantação da Ferrovia de Interligação Oeste-Leste (Fiol), do Terminal Portuário Privativo da Bahia Mineração Ltda. (Bamin) e do Porto Sul, no Município de Ilhéus/BA.

ACORDAM os Ministros do Tribunal de Contas da União, reunidos em Sessão do Plenário, ante as razões expostas pelo Relator, em:

- 9.1. considerar parcialmente procedente a presente denúncia, já conhecida pelo TCU no âmbito do Acórdão 1.253/2012-Plenário;
- 9.2. rejeitar as razões de justificativa apresentadas pelos Srs. José Francisco das Neves, Marcelo Perrupato e Silva e Noboru Ofugi;
- 9.3. aplicar aos Srs. José Francisco das Neves, Marcelo Perrupato e Silva e Noboru Ofugi, individualmente, a multa prevista no art. 58, inciso II, da Lei nº 8.443, de 16 de julho de 1992, no valor de R\$ 45.000,00 (quarenta e cinco mil reais), fixando-lhes o prazo de 15 (quinze) dias, a contar da notificação, para que comprovem, perante o Tribunal, o recolhimento das referidas quantias aos cofres do Tesouro Nacional, atualizadas monetariamente, na forma da legislação em vigor;
- 9.4. autorizar, desde já, com amparo no art. 26 da Lei nº 8.443, de 1992, e no art. 217 do Regimento Interno do TCU (RITCU), o parcelamento da dívida constante deste Acórdão em até 36 (trinta e seis) prestações mensais e sucessivas, caso requerido, esclarecendo aos responsáveis que a falta de pagamento de qualquer parcela importará no vencimento antecipado do saldo devedor (art. 217, § 2º, do RITCU);

9.5. autorizar, desde logo, a cobrança judicial da dívida, nos termos do art. 28, inciso II, da Lei nº 8.443, de 1992, caso não atendidas as notificações;

9.6. determinar ao Ministério dos Transportes que, se aplicável, efetue o desconto da dívida nos vencimentos do Sr. Marcelo Perrupato e Silva, nos termos do art. 28, inciso I, da Lei nº 8.443, de 1992, observados os limites previstos na legislação pertinente, caso não atendidas, no prazo fixado, as respectivas notificações;

9.7. considerar graves as infrações cometidas e, com fundamento no art. 60 da Lei nº 8.443, de 1992, inabilitar os Srs. José Francisco das Neves, Marcelo Perrupato e Silva e Noboru O fugi, para o exercício de cargo em comissão ou função de confiança no âmbito da administração pública federal, pelo período de 8 (oito) anos;

9.8. considerar atingido o objetivo almejado no item 9.8 do Acórdão 3.476/2012-TCU-Plenário, diante da incompatibilidade das premissas adotadas no estudo de viabilidade com a realidade atual da Fiol, conforme apontado no âmbito do TC 001.244/2015-9;

9.9. determinar ao Ministério dos Transportes, com fundamento no art. 250, II, do RITCU, que, no caso de continuidade das obras da Fiol e do Complexo Porto-Sul, promova a articulação com o Governo do Estado da Bahia e, se for o caso, com a Secretaria de Portos e com a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ), com vistas a alavancar a implantação do referido complexo portuário, de modo a mitigar os efeitos que eventual descompasso entre as obras da Fiol e das instalações do Complexo Porto Sul possam provocar em termos de prejuízos aos cofres públicos e à eficiência na operação do sistema, advindos da ausência de integração da ferrovia com as instalações portuárias, relacionados com o escoamento da produção prevista nos estudos de viabilidade econômica do empreendimento, e da depreciação dos ativos das obras concluídas, informando este Tribunal, no prazo de 90 (noventa) dias, sobre todas as ações relacionadas com o empreendimento atualmente em curso, além de informar, ainda, o prazo de cumprimento dos marcos mais importantes de cada uma das ações com os respectivos responsáveis (pessoas físicas) por esses marcos;

9.10. determinar à SeinfraHidroFerrovia que realize o monitoramento da determinação contida no item 9.9 do presente Acórdão;

9.11. determinar à Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) que atente para o fiel cumprimento das cláusulas do contrato de concessão para a construção da infraestrutura e a exploração dos serviços de transporte da Fiol, no que se refere à aprovação prévia dos projetos e das especificações técnicas e à autorização prévia para o início das obras e a celebração de termos aditivos com vistas a definir características gerais da ferrovia, em atenção aos preceitos do art. 29, VI, do art. 23, parágrafo único, e do art. 6º, § 1º **in fine**, da Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, do art. 3º, I e XI, c/c o art. 4º, III, do Decreto nº 4.130, de 13 de fevereiro de 2002, e do art. 1º c/c os art. 3º e 7º da Resolução ANTT nº 2.695, de 2008; e

9.12. encaminhar cópia do presente Acórdão, acompanhado do Relatório e da Proposta de Deliberação que o fundamenta:

9.12.1. ao Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão e à Controladoria-Geral da União, para a adoção das medidas necessárias às inabilitações previstas no item 9.7 deste Acórdão; e

9.12.2. ao denunciante, ao Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (Ibama), à Valec Engenharia, Construções e Ferrovias S.A., ao Governo do Estado da Bahia, à Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), à Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ), à Secretária de Portos da Presidência da República (SEP/PR), à Procuradoria da República no Estado da Bahia, à Comissão de Viação e Transportes da Câmara do Deputados e à Comissão de Serviços de Infraestrutura do Senado Federal.

10. Ata nº 10/2016 – Plenário.

11. Data da Sessão: 30/3/2016 – Ordinária.

12. Código eletrônico para localização na página do TCU na Internet: AC-0727-10/16-P.

13. Especificação do quorum:



- 13.1. Ministros presentes: Raimundo Carreiro (na Presidência), Walton Alencar Rodrigues, José Múcio Monteiro, Ana Arraes e Vital do Rêgo.
13.2. Ministro-Substituto convocado: Augusto Sherman Cavalcanti.
13.3. Ministros-Substitutos presentes: Marcos Bemquerer Costa, André Luís de Carvalho (Relator) e Weder de Oliveira.

(Assinado Eletronicamente)
RAIMUNDO CARREIRO
Vice-Presidente, no exercício da Presidência

(Assinado Eletronicamente)
ANDRÉ LUÍS DE CARVALHO
Relator

Fui presente:

(Assinado Eletronicamente)
PAULO SOARES BUGARIN
Procurador-Geral



EM BRANCO



MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE
INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS
Coordenação de Transporte



DESPACHO 02001.002423/2017-36 COTRA/IBAMA

Brasília, 21 de fevereiro de 2017

À Coordenação de Transporte

Assunto: **Anexação de documentos ao processo da Ferrovia de Integração Oeste Leste**

Os seguintes documentos estão sendo anexados ao processo da Ferrovia de Integração Oeste Leste:

- Ofício nº 1058/2015/SUAMB, de 16 de abril de 2015.
- Ofício nº 02001.004836/2016-74 DILIC/IBAMA.

FABIO TIELLET DA SILVA
Analista Ambiental da COTRA/IBAMA



EM BRANCO

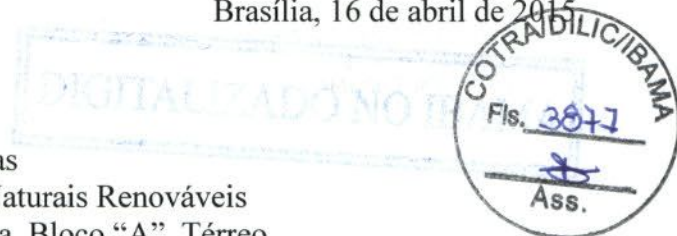
INSTITUTO DE ECONOMIA E FINANÇAS
INSTITUTO DE ECONOMIA E FINANÇAS

MMA/IBAMA/SEDE - PROTOCOLO
Documento - Tipo: <u>OF</u>
Nº. 02001.0071 <u>18/2015-79</u>
Recebido em <u>17/04/2015</u>
<u>[assinatura]</u>
Assinatura

OFÍCIO Nº 1058/2015/SUAMB

Brasília, 16 de abril de 2015

A Sua Senhoria a Senhora
TATIANA VEIL DE SOUZA
Coordenadora de Transportes – Rodovias e Ferrovias
Instituto Brasileiro de Meio Ambiente e Recursos Naturais Renováveis
Setor de Clubes Norte, trecho 2 – Ed. Sede do Ibama, Bloco “A”, Térreo
CEP: 70800-900 – Brasília/DF



Assunto: **Solicitação de Anuência – ADME na APP do Rio de Contas, lote 3 da FIOI**

Senhora coordenadora,

1. Solicitamos autorização deste instituto para manter material excedente depositado na APP do Rio de Contas, km 1178+800 do Lote 3 da FIOI, já que o depósito do material rochoso apresenta função protetora, aumentando a estabilidade do corpo do aterro submetido ao impulso hidrostático.
2. O relatório em anexo apresenta detalhes do material e da necessidade de manutenção deste na APP do Rio de Contas.

Atenciosamente,

PAULA DURANTE TAGLIARI
Superintendente de Meio Ambiente

*Bo Analiska Victor
e equipe
para análise e
norm. técnica.
24/4/15*

*Tatiana Veil de Souza
Coordenadora de Licenciamento de Transporte
TRA/CGTMO/DILIC/IBAMA*

Ao analista Fabio Tuellet,
solicito a elaboração de
resposta.

Em 29/04/2015

Victor 

Victor Castro Fernandes de Sousa
Analista Ambiental
COTRA/DILIC/IBAMA
Matricula: 171544



IBAMA
Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais e Renováveis
BRASÍLIA - DF



MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE
INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS
Diretoria de Licenciamento Ambiental
SCEN Trecho 2 Ed. Sede do Ibama - Brasília - DF
CEP: 70818-900 e (61) 3316-1282 - 1745
www.ibama.gov.br



OF 02001.004836/2016-74 DILIC/IBAMA

Brasília, 06 de maio de 2016.

À Senhora
Márcia Cristina Telles de Araújo Lima
Diretora Geral do Inema - Instituto do Meio Ambiente e Recursos Hídricos
AV. Ulysses Guimarães, 600 - Centro Administrativo da Bahia
SALVADOR - BAHIA
CEP.: 41745007

Assunto: **Ferrovia de Integração Oeste Leste - FIOL. Processo Ibama nº 02001.002052/2008-00. Resposta ao OF. DIREG JM Nº 00969/2016 - INEMA (protocolo nº 02001.006588/2016-04, de 14/04/2016).**

REFERENCIA: OF 02001.006588/2016-04/INEMA-BA

Senhora Diretora Geral,

1. Em atenção ao OF. DIREG JM Nº 00969/2016, faço referência ao Processo nº 02001.002052/2008-00 em trâmite neste Instituto para a condução do licenciamento ambiental relativo às obras de instalação da Ferrovia de Integração Oeste Leste - FIOL.
2. Esclareço que, para a faixa de domínio do empreendimento, o Ibama exige da Valec a adoção das medidas mitigadoras cabíveis no que tange aos impactos ambientais advindos da FIOL. Assim, a responsabilidade pela adoção de medidas mitigadoras na faixa de domínio da Ferrovia, para fins de licenciamento ambiental junto ao Ibama, é exclusivamente da VALEC.
3. Havendo, contudo, sobreposição de jurisdições entre o licenciamento estadual da Usina e o licenciamento federal conduzido por este Instituto, cabem tratativas entre os envolvidos para: (i) definir civilmente a quem compete a dominialidade do trecho com sobreposição de faixas de domínio (tratativas entre VALEC e CHESF); (ii) uma vez definida civilmente a questão da dominialidade, Ibama, INEMA, VALEC e CHESF devem articular a matriz de responsabilidades quanto à adoção de medidas mitigadoras no trecho de ocorrência da sobreposição.



MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE
INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS
Diretoria de Licenciamento Ambiental
SCEN Trecho 2 Ed. Sede do Ibama - Brasília - DF
CEP: 70818-900 e (61) 3316-1282 - 1745
www.ibama.gov.br

4. Ressalto, por fim, que mesmo durante o trâmite dessas tratativas, este Instituto continua exigindo da VALEC a implementação de medidas mitigadoras pertinentes ao referido trecho do empreendimento.

5. Sem mais para o momento, este Instituto encontra-se à disposição para prestar quaisquer esclarecimentos referentes ao processo em questão, assim como para reuniões presenciais, se forem julgadas pertinentes.

Atenciosamente,

MARCUS VINICIUS LEITE CABRAL DE MELO
Diretor Substituto da DILIC/IBAMA

MMA/IBAMA/SEDE - PROTOCOLO
Documento - Tipo: OF
Nº. 02001. 003 927/2017-13
Recebido em: 9/3/2017
Assinatura Ronildo



OFÍCIO Nº 831/2017/SUAMB

Brasília, 06 de março de 2017.

A Sua Senhoria a Senhora

JULEVANIA ALVES OLEGARIO

Coordenadora de Transportes – Rodovias e Ferrovias

Instituto Brasileiro de Meio Ambiente e Recursos Naturais Renováveis

Setor de Clubes Norte, trecho 2 – Ed. Sede do IBAMA, Bloco “A”, Térreo

CEP 70.800-900 – Brasília/DF

DIGITALIZADO NO IBAMA

Assunto: **FIOL – Alteração de traçado CHESF**
Referência: **OF 02001.007359/2016-07 COTRA/IBAMA**

Senhora Coordenadora-Geral,

Encaminhamos Nota Técnica nº. 15/2017/SUAMB e CD Anexo, que tratam das respostas e justificativas relacionadas ao PAR. 02001.002560/2016-90 COTRA/IBAMA, encaminhada por meio do OF. 02001.007359/2016-07 COTRA/IBAMA.

Atenciosamente,

PAULA DURANTE TAGLIARI
Superintendente de Meio Ambiente

*A analista ambiental
Patrícia Fernandes e equipe,
para providências.
Em 15/3/17.*

Julevânia Alves Olegário
Coordenadora de Licenciamento de
Transportes
Matrícula: 1572065

DIGITALIZADO NO IUPER

EM BRANCO



NOTA TÉCNICA Nº 0015/2017 – SUAMB

Assunto: **Resposta ao parecer 02001.002560/2016-90 COTRA/IBAMA, no que concerne à variante do km 1415+740 ao km 1418+740**

1 INTRODUÇÃO

Em 31 de julho de 2015 a SUAMB solicitou anuência ao IBAMA para instalação da variante de traçado do km 1415+740 ao km 1418+740 e km 1421+100 ao 1423+100, por meio do Ofício 2521/2015. Tal ofício encaminhou a Caracterização Ambiental de ambos os trechos e os anexos: (I) Memória de Cálculo de Terraplenagem; (II) Projeto geométrico; (III) Projeto sobre imagem de satélite.

Em 05 de julho de 2016 o IBAMA respondeu ao Ofício 2521/2015 por meio do OF. 02001.007359/2016-07 COTRA, o qual continha como anexo o PAR. 02001.002560/2016-90.

Esta Nota Técnica responde os questionamentos assinalados no parecer PAR. 02001.002560/2016-90 COTRA/IBAMA, no que concerne à variante do km 1415+740 ao km 1418+740.

2 ANÁLISE – MEIO FÍSICO

2.1 Variante entre os km 1415+740 e 1418+740 (lote1)

2.2 Projeto de Engenharia

2.2.1 Variante entre os km 1415+740 e 1418+740 (lote1)

Conforme solicitado na pag. 5/13, as plantas do projeto estão apresentadas sobre imagem de satélite de boa qualidade, com indicação de todos os recursos hídricos e demarcação de suas respectivas APPs (Anexo 1). Vistoria *in loco* foi realizada no trecho para caracterização dos recursos hídricos por meio de Relatório Fotográfico, a qual não evidenciou nascentes (Anexo 2).

Sobre o gerenciamento de resíduos sólidos da construção civil (pag. 5/13), a VALEC já adota as Resoluções do Conama 448/2012 e Conama 448/2012, que estabelece diretrizes, critérios e procedimentos para a gestão dos resíduos da construção civil. Os comprovantes de destinação são enviados periodicamente como anexo ao relatório semestral.

2.3 Importância do Projeto executivo

Conforme solicitado na pag. 7/13, o Projeto Executivo Completo, incluindo a ART em meio digital, está apresentado no Anexo 3. O Projeto Geométrico (planta baixa e perfil) em via impressa encontra-se anexo a esta Nota Técnica.

3 ANÁLISE – MEIO BIÓTICO

3.1 Fauna

3.1.1 Variante entre os km 1415+740 e 1418+740 (lote1)

A fauna de ocorrência local, incluindo espécies ameaçadas e bioindicadoras, foi levantada durante os Estudos de Impacto Ambiental da FIOLE e são novamente aqui apresentadas (Anexo 4, Tabelas 1 e 2). Os dados mais recentes estão, em sua totalidade, presentes nos relatórios de monitoramento e salvamento de fauna encaminhados semestralmente ao IBAMA e apresentado de forma consolidada no arquivo de Caracterização da Variante (Anexo 4, Tabela 3). De forma complementar, todos os indivíduos resgatados listados na planilha apresentada detinham coordenadas de resgate e também de soltura.

Dentre os indivíduos resgatados e apresentadas no relatório de Caracterização da Variante, não há espécie caracterizada como ameaçada. Dentre as bioindicadoras, podem ser citadas a lagartixa (*Bogertia lutzae*) e a pererequinha-de-bigode-da-bromélia (*Phyllodytes melanomystax*) ambas bromelícolas, o sagui de tufo pretos (*Callithrix penicillata*) e o tamanduá mirim (*Tamandua tetradactyla*), os quais são animais sujeitos à pressão de caça. Em se tratando das espécies aquáticas, *Characidium fasciatum*, *Apareiodon hasemani*, *Gymnotus carapo* e *Parotocinclus jimi* são indicadoras da qualidade o ambiente.

A previsão de impactos negativos, bem como as ações de mitigação estão detalhadas no Plano Básico Ambiental da FIOLE dentre as quais estão as atividades de salvamentos, mitigação de atropelamentos, atendimentos emergenciais, minimização de desmatamento e implantação de passagens de fauna.

No trecho da variante não havia previsão de instalação de passagem de fauna e a pequena alteração de traçado não justifica a alocação desse dispositivo no local. Há, ainda, uma PIF já construída no km 1415+950 (Anexo 4, Figura 1), muito próximo à variante e que atenderá a demanda desta região adjacente. A passagem foi alocada neste local seguindo os critérios estabelecidos no PBA de selecionar áreas de maior continuidade e melhor preservação.

No que se refere às obras de arte corrente, verificar memorando nº 39/2017/SUPRO, no qual consta a vazão dos mesmos, indicando a negativa de possibilidade de adaptação destes bueiros para passagem seca.

Quanto as propostas de ações para a proteção da fauna aquática durante as obras, ressalta-se que estas estão contempladas no Programa de Proteção da Fauna, no Programa de Supervisão Ambiental e no Subprograma de Controle e Monitoramento de Processos Erosivos do PBA da FIOLE.

A inclusão de médicos veterinários foi realizada conforme Autorização de Captura, Coleta e Transporte de Material Biológico nº 282/2013 renovada.

No que tange a obra de arte especial, alocada entre os km 1416+315,357 e 1416+374,447, não há o que se falar em implantação de passagem seca uma vez que não se trata de ponte sobre curso hídrico.

3.2 Flora

3.2.1 Variante entre os km 1415+740 e 1418+740 (lote1)

Em atendimento aos questionamentos constantes à página 10/13, apresentamos a Tabela 1.

Descrição	Área em APP (m ²)	Área Fora de APP (m ²)	Área Total (m ²)	% de APP
Traçado Original	19.793,00	98.470,00	118.263,00	16,74
Variante Chesf	8.701,55	108.795,46	117.497,01	7,41

Tabela 1: Comparativo entre as áreas de APP interceptadas pelo projeto original e pela variante Chesf.

As APP foram levantadas entre o km 1416+400 e o km 1417+880, trecho onde efetivamente acontecerá a alteração de traçado.

4 ANÁLISE – MEIO SOCIOECONÔMICO

4.1 Variante entre os km 1415+740 e 1418+740 (lote1)

A análise referente às desapropriações eventualmente necessárias no trecho da variante foi elaborada pela área competente (Superintendência de Desapropriação e Arqueologia), culminando no Memorando 065/2017/SUDES (Anexo 5).

5 ANEXOS

Anexo 1 – Demarcação dos recursos hídricos e respectivas APP em projeto

Anexo 2 – Caracterização dos recursos hídricos e APP


Anexo 3 – Informações sobre o Projeto e ART

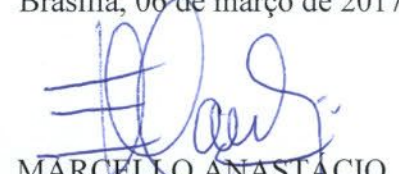
Anexo 4 – Informações sobre a Fauna


Anexo 5 – Informações sobre as desapropriações

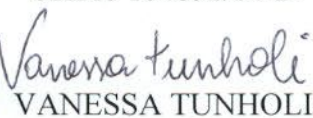
Brasília, 06 de março de 2017


ANA CARLA ALVES
Engenheira Ambiental
CREA PE 045644


ANDRÉ RAMOS
Biólogo
CRBio 104852/04-D


MARCELLO ANASTÁCIO
Geólogo
CREA 46495/D-PE


RODRIGO VASCONCELOS
Engenheiro Ambiental
CREA 13008/D-DF


VANESSA TUNHOLI
Engenheira Florestal
CREA16996/D-DF


NATÁLIA ANGARTEN
Bióloga
CRBio 098955/04-D

De acordo.
08.03.17

Página 3 de 3


Paula Durante Tagliari
Superintendente de Meio Ambiente
VALEC-Eng. Constr. e Ferrovia S.A.



EM BRANCO



SERVIÇO PÚBLICO FEDERAL
MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE - MMA
INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS - IBAMA
SCEN - Trecho 2, Edifício Sede - Bloco C, Brasília - DF CEP: 70.818-900
Tel.: (0xx) 61 3316-1071, Fax: (0xx) 61 3225-0445 - URL: <http://www.ibama.gov.br>



TERMO DE ANEXAÇÃO DE DOCUMENTO

O seguinte documento está sendo anexado fora da ordem cronológica de protocolo, uma vez que, até o momento, não havia sido encaminhado ao técnico responsável e o processo já se encontra numerado:

- Ofício nº 1169/2016/GM-MMA, protocolo nº 02001.017087/2016-45, de 16/09/2016.

PATRÍCIA FERNANDES DA SILVA CORREIA
ANALISTA AMBIENTAL - MATRÍCULA 1833255
TÉCNICA RESPONSÁVEL PELO PROCESSO



EM BRANCO



Ministério do Meio Ambiente
Gabinete do Ministro
 Esplanada dos Ministérios, Bloco "B" – 5º andar
 70068-901 - Brasília/DF
 Fone: (61) 2028-1254
 gm@mma.gov.br

MMA/IBAMA/SEDE - PROTOCOLO	
Documento -Tipo: <u>DF</u>	
Nº. 02001. 017 <u>087/2016-45</u>	
Recebido em: 16/9/2016	
<u>[Assinatura]</u>	
Assinatura	

DIGITALIZADO NO IBAMA

Ofício n. 1169 /2016/GM-MMA

Brasília, 15 de setembro de 2016.



Ao Senhor
GUSTAVO MULLER DE PODESTÀ
 Chefe de Gabinete da Presidente do Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis – Ibama
 SCEN Trecho 2 – Edifício Sede
70818-900 – Brasília – DF

Assunto: **Encaminhamento do Ofício n. 01/2016**

Senhor Chefe de Gabinete,

Encaminho a Vossa Senhoria, para análise e demais providências, o anexo Ofício n. 01/2016, de 14 de setembro de 2016, subscrito pelos Coordenadores da Organização Não Governamental Rede Mata Atlântica, que veicula o documento “Desenvolvimento territorial e licenciamento ambiental: o sul da Bahia com a FIOLE e o Porto Sul” e solicita atenção aos investimentos públicos associados ao Porto Sul e a Ferrovia Oeste-Leste. (Protocolo MMA 21408/2016).

Atenciosamente,

DIVA ALVES CARVALHO
 Chefe de Gabinete do Ministro

*A analista ambiental
 Patrícia Fernandes,
 Para conhecimento e
 apresentação do status
 do licenciamento ao
 interessado.
 Em 27/3/17
 [Assinatura]*

*A CGTMO,
 Para conhecimento e de-
 mais providências, por per-
 tinença.
 22/09/2016
 [Assinatura]
 Alessandro A. G. Franco de Toledo
 Assessor Técnica
 DILIC/IBAMA*

EM BRANCO



Ministério do Meio Ambiente
Gabinete do Ministro
Coordenação-Geral de Apoio Administrativo

Protocolo Geral N° 00000.021408/2016-00

Data do Protocolo: 14/09/2016

Hora do Protocolo: 13:15:51

N° do Documento: 01

Data do Documento: 14/09/2016

Tipo do Documento: OFICIO

Procedência: [REDE DE ONG'S DA MATA ATLANTICA] [Brasil] [DF] [Brasília]

Signatário/Cargo: Renato Cunha e outros

Resumo: Refere-se sobre matérias publicadas em jornais em que o Governo Federal incluiu a Ferrovia Oeste Leste nos Planos de investimentos públicos em projetos de infra estrutura para os próximos anos. Solicita a máxima atenção à tais investimentos públicos associados ao Porto Sul e a Ferrovia Oeste Leste, mais conhecido como Complexo Porto Sul, manifestando preocupação com viabilidade, e os impactos sociais, econômicos, financeiros e ambientais.

Cadastramento: [Ministério do Meio Ambiente] [Coordenação-Geral de Apoio Administrativo] [Vera Lucia Alves] [3322]

REGISTRE A TRAMITAÇÃO. - TRAMITE O DOCUMENTO ORIGINAL. - RACIONALIZE: EVITE TIRAR CÓPIAS.

Data da Tramitação: 14/09/2016

Hora da Tramitação: 13:15:59

Destino: [Gabinete do Ministro - Chefia]

Despacho:

Cadastramento: [Ministério do Meio Ambiente] [Coordenação-Geral de Apoio Administrativo] [Vera Lucia Alves] [3322]

Recebimento: Até o momento não foi feito o recebimento eletrônico pela unidade.

REGISTRAR OS DOCUMENTOS ANEXADOS NAS TRAMITAÇÕES

DOCUMENTOS APENSADOS

1°	2°
3°	4°
5°	6°

EM BRANCO



Movimento pelo Sul da Bahia Sustentável

MMA - Protocolo GABIN	
Nº 021/08/2016	
DATA	14/09/2016
RUBRICA	



OFÍCIO 01/2016

Brasília, 14 de setembro de 2016

Excelentíssimo Senhor

SARNEY FILHO

Ministro de Estado do Meio Ambiente

Nesta

Cópia: Dra. Suely Araujo, presidente do IBAMA

Lemos hoje nos jornais que o governo federal incluiu a Ferrovia Oeste Leste nos planos de investimentos públicos em projetos de infra estrutura para os próximos anos, denominado CRESCER. A Rede Mata Atlântica, através do movimento Sul da Bahia Sustentável, com a participação de dezenas de organizações baianas e brasileiras, incluindo a Fundação SOS Mata Atlântica, o Grupo Ambientalista da Bahia, o Instituto Floresta Viva, WWF, Instituto Socioambiental, Comissão Pastoral da Terra, Instituto Nossa Ilhéus, entidades locais de moradores, colônias de pescadores, empresários de turismo e da cacauicultura e produtores de chocolate regional, solicita desde 2008 máxima atenção aos investimentos públicos associados ao Porto Sul e Ferrovia Oeste Leste, mais conhecido como Complexo Porto Sul.

Reiteradas vezes manifestamos extraordinária preocupação com a viabilidade da Ferrovia Oeste Leste, com os impactos sociais, econômicos, financeiros e ambientais decorrentes do Complexo Porto Sul, inclusive pela fragilidade econômica e financeira deste projeto, orientado por investimentos especulativos da empresa Eurasian Natural Resources Company e Zamin Ferrous, interessados em logística para o eventual escoamento de minério de ferro da empresa Bahia Mineração, sediada em Caetitê, BA.

Estas empresas vivem disputa litigiosa na corte de Londres, tendo saído da Bolsa de Londres em virtude de fraudes em empreendimentos minerários na África. A ENRC acusou o IBAMA em processo judicial na Inglaterra de fraudar o licenciamento ambiental, por motivos suspeitos, se negando a seguir nos investimentos da Bahia Mineração. O retorno dos preços do ferro no mercado internacional a patamares históricos tornam o empreendimento mineral da BAMIN inviável, não justificando investimentos públicos bilionários e de altíssimo impacto ambiental no Sul da Bahia (vejam artigo a ser publicado pelo Instituto de Pesquisas Aplicadas, em anexo).

O Sul da Bahia reúne extraordinárias condições ecológicas, econômicas, sociais e culturais para um desenvolvimento ancorado no ecoturismo, pesca sustentável, produção de cacau e chocolate, silvicultura tropical e movelaria, envolvendo centenas de milhares de atores e empreendimentos de micro, pequena, média e grande escala na região. O resultados de uma economia ancorada na sustentabilidade e proteção da natureza são fundamentais para a construção de um país democrático, mais justo e respeitoso com a sociedade presente nos territórios, a exemplo do Sul da Bahia.

Agradecemos urgente resposta do Ministério do Meio Ambiente e do IBAMA, incluindo a Casa Civil da presidência da republica neste alerta.


Renato Cunha


Mário Mantovani


Rui Barbosa da Rocha

Pela Coordenação da Rede Mata Atlântica

MMA - P...
[Illegible text]

EM BRANCO

[Illegible signature]

Rui Barbosa da Rocha¹

Resumo

O licenciamento ambiental de expressivas obras de infraestrutura marcou os primeiros anos do século XXI no Brasil, e ainda será um tema relevante para o futuro na América do Sul e de muitas regiões do mundo, pouco dotadas de infraestrutura. Este artigo discute o Porto Sul, um projeto delineado na Bahia entre 2006 e 2014, quando o Brasil vivenciou um quadro de estabilidade econômica e institucional, atração de fluxos especulativos de capital da economia mundial durante e depois da crise financeira de 2007, e investimentos públicos maciços do governo federal em obras de logística, energia, estádios esportivos e habitação, com o Programa de Aceleração do Crescimento – PAC e recursos do BNDES. O Porto Sul é um caso emblemático deste momento da história e dos desafios de licenciamentos ambientais. Desde 2007, uma série de eventos promoveu, etapa por etapa, o início da exploração do minério de ferro em Caetitê, obras como a ferrovia oeste leste, e o sinal verde para a construção de uma ampla zona portuária, entre Ilhéus e Itacaré, no Sul da Bahia – que não se efetivaram, até a data da publicação deste artigo. Em que pese as muitas audiências públicas e consultas técnicas, ajustes e compensações propostas, o Complexo Porto Sul revela uma era de licenciamentos que consomem muitos recursos públicos e privados, fragilizam a governança e o monitoramento da sociedade, confundem o planejamento da economia, deterioram a qualidade do meio ambiente, e pior, não realizam as metas da infraestrutura concebida. Neste caso, o equívoco está na condução de licenças ambientais que ignoram o rito técnico apropriado para a emissão ou reprovação das licenças e subestimam deliberadamente os impactos diretos e indiretos. Vocações e oportunidades presentes nos territórios pleiteados podem ser afetados irreversivelmente. Os conflitos entre procedimentos técnicos de avaliação ambiental e decisões político-estratégicas de governos, sob a influência de empresas, estão no centro da crise. Os aparelhos do Estado, nestes casos, o IBAMA o INEMA, ficam reféns dos investimentos corporativos, pondo o Ministério Público em papel determinante para proteger o marco regulatório de licenciamentos e o interesse público. Conclui-se que licenciamentos devem ser conduzidos com elevada competência técnica e científica, de modo autônomo, sendo instrumentos de uma visão de desenvolvimento regional e nacional que incremente a qualidade social, econômica e ambiental, motivados pela equidade e sustentabilidade.

Introdução²

O ressurgimento das grandes obras no Brasil e o caso do Porto Sul - Desde o final dos anos setenta do século vinte, o Brasil não assistia a uma agenda tão intensa de investimentos em infraestrutura como se viu nos governos de Luiz Inácio da Silva e Dilma Rousseff, com destaque para o período entre 2006 e 2014. Este ciclo de governo que ao todo consumiu 13 anos, através de um governo de coalizão que integrou muitos partidos ideologicamente distintos, tentou conciliar políticas sociais abrangentes, ampliação de crédito para o consumo e uma agenda ambiciosa de investimentos em infraestrutura, com um paradigma de desenvolvimento inspirado no passado, especialmente com o resgate de grandes projetos de logística e energia hidroelétrica.

Neste período, uma forte inspiração foi o governo de Juscelino Kubitschek, do final dos anos 50, com a construção de Brasília, grandes rodovias e atração de investimentos para a indústria automobilística. No caso estudado, no entanto, a ênfase sobre a industrialização e rodovias foi substituída pela oferta competitiva de commodities como soja e minério de ferro – através de ferrovias e portos, e ampliação da oferta de energia

¹ Professor do Departamento de Ciências Agrárias e Ambientais da Universidade Estadual de Santa Cruz – UESC, em Ilhéus, Sul da Bahia. Engenheiro Agrônomo, desde 1990 pesquisa sobre tendências de usos da terra em biomas brasileiros, notadamente na Mata Atlântica. Reside em Ilhéus desde 1996.

² Além de um olhar técnico sobre um caso de licenciamento ambiental, este artigo se propõe a sistematizar e testemunhar o inexplicável, que muitas vezes ocorre em nome do progresso (ver mais em Gusmão, 2015).



com a construção de grandes usinas hidroelétricas, além da infraestrutura para eventos esportivos como a copa e a olímpiada.

O século XX foi intensamente descrito por muitos economistas e sociólogos brasileiros, unânimes em registrar que o projeto de transformação da realidade brasileira tornou-se incompleto no sentido de constituir uma sociedade desenvolvida no país. Esta transição teve foco na urbanização e industrialização, sob a indução do Estado e abertura crescente do mercado brasileiro a empresas de capital internacional. O IBGE sintetizou este período em publicação histórica, publicada em 2006 – Estatísticas do Século XX – trazendo entrevista com Celso Furtado, que fez ampla crítica ao resultado final da agenda desenvolvimentista estabelecida no país, especialmente pela incapacidade de prover emprego e renda com qualidade para a população que cresceu intensamente no período, especialmente nos anos 40, 50 e 60, e que migrou para as cidades. O modelo industrial intensivo em capital não permitia mais a inclusão de trabalhadores que surgiram no mercado de trabalho, ou que migraram do setor rural para o ambiente urbano, especialmente a partir dos anos 70.

Em 1979 este longo ciclo de crescimento elevado sob muitos governos se encerrou com uma crise profunda no país. Os anos 80 foram marcados por recessão, inflação elevada, baixíssimo crescimento econômico, instabilidade política e ambiente social deteriorado, com desemprego e perda salarial. Entre 1993 e 2002, o país investiu em um conjunto de reformas fiscais e de promoção da estabilidade monetária, sob o Plano Real, nos governos de Itamar Franco e Fernando Henrique Cardoso. No início do século XXI, com o governo Lula, o pensamento dominante passou a ser a retomada do crescimento econômico, mantendo a estabilidade monetária e responsabilidade fiscal, de modo a garantir anos sucessivos de progresso econômico e social. Os investimentos crescentes em políticas sociais como o bolsa família e a valorização real do salário mínimo foram acompanhados de aumento do crédito para o consumidor, que incrementaram o mercado interno de bens de consumo. Estas medidas seriam acompanhados de dezenas de obras de infraestrutura que completariam uma trajetória de médio e longo prazo orientada para o tão sonhado desenvolvimento e inclusão social do país.

O Programa de Aceleração do Crescimento, mais conhecido como PAC, concebeu uma série de obras físicas expressivas, como o canal de transposição do Rio São Francisco, ferrovias, portos, aeroportos, grandes usinas hidroelétricas, como Belo Monte, Girau e Santo Antônio, estádios de futebol (preparatórios para a Copa do Mundo de 2014) e ginásios esportivos (para a Olimpíada de 2016), seja com recursos públicos, seja com parcerias e investimentos do setor privado. A expansão da economia chinesa, desde os anos noventa, sustentou uma expectativa otimista e aproximaram investidores de países do leste europeu, Rússia, China, Índia e Brasil, denominando BRICS para os novos atores globais.

O Complexo Porto Sul é emblemático deste momento do mundo. Surgiu embrionariamente em 2006, com a obtenção de licenças de pesquisa de uma jazida de minério de ferro na região de Caetité, obtida pelo geólogo

baiano João Cavalcanti, que recebeu o nome de Projeto Pedra de Ferro. A empresa Bahia Mineração B Amin seria a detentora do futuro negócio mineral.



A empresa, recém-nascida e desconhecida no cenário mineral brasileiro, desprovida de logística para o escoamento do produto em um setor dominado pela Vale S.A., mobilizou investidores indianos para viabilizar um negócio teoricamente bilionário, que uniria mina, minerioduto e porto³. Em 2008, o minerioduto foi descartado, com a oferta governamental da ferrovia Oeste Leste. Seria a melhor maneira de escoar o minério de ferro, segundo o plano de governo, incluindo o escoamento da soja e outros produtos agrícolas do centro oeste baiano e brasileiro. Parecia lógico.

O projeto conceitual, público-privado, foi apresentado desde 2008 com ampla campanha publicitária: uma mina de ferro em Caetité, a ferrovia Oeste Leste, um novo aeroporto internacional ao norte de Ilhéus e um porto público-privado de grande calado para navios graneleiros, gerariam, segundo os empreendedores, trinta mil empregos no Sul da Bahia. O propósito final seria escoar a produção mineral e agrícola do oeste brasileiro, integrando também o sertão baiano ao Sul da Bahia, ao mesmo tempo em que promoveria o turismo costeiro, com o novo aeroporto. Ao todo, os investimentos seriam de 12 bilhões de reais. Outros negócios seriam atraídos graças à nova logística, caracterizada pelos baixos custos operacionais, eficiência e ganhos de escala.

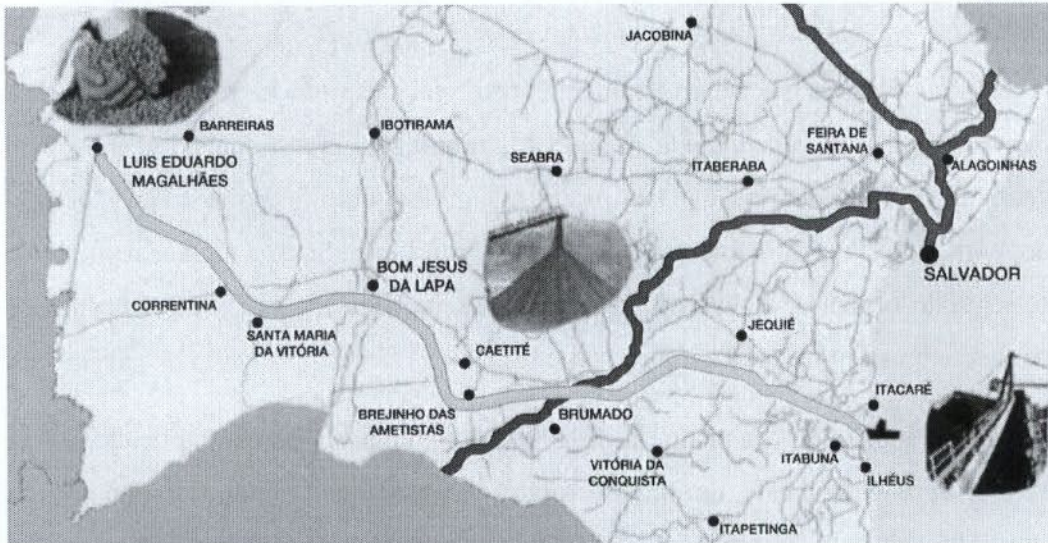
O projeto do aeroporto, que havia sido concebido em 2003 no âmbito do Programa de Desenvolvimento do Turismo – PRODETUR para a mesma área escolhida para o porto⁴, foi suprimido, com a promessa de realização em data futura, nas margens da rodovia BR 415, entre Ilhéus e Itabuna.

O licenciamento do Complexo Porto Sul envolveu licenças ambientais específicas para quatro obras que seriam conectadas entre si – a exploração mineral do Projeto Pedra de Ferro, em Caetité, a Ferrovia Oeste Leste, o porto privado da Bahia Mineração e um porto público da Bahia (de fato, uma retroárea portuária ao lado do porto previsto para a B Amin). Porém, cada licença fora concedida isoladamente, subtraindo e minimizando a complexidade e a sinergia dos impactos destas obras (ver figura 1).

³ A B Amin usou inicialmente o projeto da Samarco, em Mariana como modelo para a formatação do Porto Sul. Através de um minerioduto, a empresa escoava o minério até um porto privado em Anchieta, no Estado do Espírito Santo. A Samarco ganhou notoriedade em 2015 com a tragédia de Mariana, que destruiu a paisagem da bacia hidrográfica do Rio Doce com o rompimento da barragem de rejeitos.

⁴ Conforme descrevem José Rodrigues Nogueira Neto e Guarani Valença de Araripe, dois engenheiros do Instituto Politécnico da Bahia, no artigo Subsistema aeroportuário Ilhéus Itabuna – Estado da Bahia. Revista Politécnica Ano 2 no. 4 edição semestral jul-dez/2007.

Figura 1. Traçado da FIOL, ligando o oeste brasileiro ao Sul da Bahia (Governo da Bahia, 2008).



A mina foi licenciada pelo Instituto Estadual de Meio Ambiente – INEMA. A FIOL e os terminais portuários foram licenciados pelo IBAMA. Estes projetos, motivados especialmente pela mina de ferro, responderam a um contexto político e econômico muito particular, inspirado na expansão da economia chinesa, e posto em marcha no país no ritmo das flutuações da crise financeira mundial de 2007. Ao final de 2015, nem a ferrovia, em obras, ficou de pé, sucumbindo com a falta de recursos federais e riscos crescentes de materialização do Porto Sul⁵.

Na definição de papéis entre os países para os fluxos de recursos e riquezas da economia mundial, o Porto Sul colocou o Sul da Bahia e o Brasil no seu papel clássico e antigo – de produzir recursos naturais em condições competitivas para outros países e continentes. No passado, cana de açúcar, café, borracha, cacau. Agora, além dos produtos tradicionais como café, açúcar e carne bovina, oferecemos a soja e minério de ferro, em larga escala, para sustentar um saldo positivo na balança comercial - em oposição a um desenho de reestruturação socioeconômica, tecnológica e cultural dos territórios e do país, como se preconizou em meados do século XX por muitos economistas brasileiros, a exemplo de Celso Furtado e do baiano Rômulo Almeida.

Voltamos a uma concepção de desenvolvimento do século XIX ? Ou quem sabe do século XVII, antes da revolução industrial e sob a colonização hispano-portuguesa, que deixou como legado o paradigma da economia primária de exportação no DNA do Brasil e da América Latina ?

Este artigo, portanto, expõe o Porto Sul no seu contexto econômico e financeiro, corporativo e institucional, bem como as características e conflitos deste licenciamento, quando o rigor e o rito técnico são substituídos por decisões governamentais de curto prazo estimuladas por oportunidades de investimentos em uma

⁵ O jornal Estado de São Paulo escreveu em 6 de setembro de 2015 sobre a FIOL, em página inteira: *A ferrovia parou no meio do caminho- Após consumir R\$ 3 bi, a obra da Ferrovia Oeste-Leste, que revolucionaria a logística do Nordeste, é paralisada por falta de dinheiro.*

conjuntura volátil, e por fim, uma análise de cenários para o desenvolvimento territorial, com o exemplo peculiar do Sul da Bahia.



1. O contexto econômico e financeiro do Porto Sul

Mercado internacional de commodities e o posicionamento brasileiro diante da crise mundial de 2007/2008

A crise financeira de 2007 é um capítulo a ser estudado com maior profundidade, sob muitos aspectos, pois ajuda a explicar muitos dos acontecimentos da economia mundial e brasileira contemporânea. Esta crise, tão grave quanto o crash da bolsa de Nova York de 1929, foi diluída e amenizada graças ao modo como os países e agências multilaterais de desenvolvimento a trataram, com gigantesco socorro financeiro a nações, bancos e empresas. Porém, seus desdobramentos ainda merecem atenção, pelas inúmeras implicações para a sociedade e para a trajetória de investimentos especulativos antes e depois da queda de 2007.

Esta crise marca o final de um ciclo de ampla prosperidade econômica mundial, vivido nos anos noventa e primeiros anos do século XXI, e culminou com movimentos especulativos de altíssimo risco— como a operação dos derivativos no sistema financeiro, além da transferência de capitais voláteis para ativos mais sólidos, aparentemente, como as commodities, especialmente soja e o minério de ferro, após investimentos, por exemplo, na expansão imobiliária em muitos lugares do mundo.

No caso do Sul da Bahia e do Porto Sul, percebemos este fenômeno com o crescimento exponencial dos preços do minério de ferro, em um setor controlado pelas gigantes da mineração, como a Vale, Anglo e BHP. A tonelada do minério de ferro saltou de 50 para 190 dólares entre 2005 e 2011, nutrindo investimentos vultosos em empresas de médio porte deste setor, como a Zamin Ferrous e a Eurasian Natural Resources Company – ENRC, detentoras da Bahia Mineração, e parceiras do governo baiano e brasileiro no Complexo Porto Sul. Em março de 2015 o valor da commodity caiu para 50 dólares, o valor histórico do ferro, antes da crise de 2007.

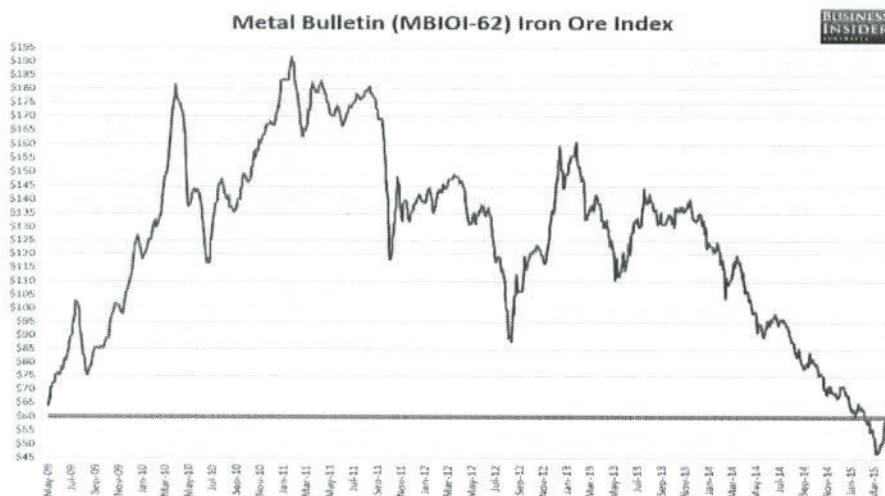


Figura 2. Evolução do preço do minério de ferro (US\$/ton) – fonte: Business Insider (maio 2015)

A duração deste ataque especulativo, coincidência ou não, durou o tempo do licenciamento do Complexo Porto Sul (2007-2015), e girou em torno das expectativas frustradas da expansão da economia chinesa e asiática, antes e depois da crise de 2007.

A China e outros países asiáticos emergentes na industrialização, como Indonésia, Índia, Tailândia e Coreia do Sul, foram protagonistas da expansão econômica neste período. Com taxas de crescimento muito elevadas, a China sustentou uma expansão econômica de 10 % ao ano por mais de uma década, ocupando o segundo lugar entre as maiores economias do planeta, superando Inglaterra, Alemanha, França e Japão.

Siderúrgicas de vários continentes ampliaram o consumo neste período por muitas razões: o consumo de ferro para a indústria do aço cresceu junto com a indústria automobilística, construção civil, eletrodomésticos e muitos outros produtos. Por outro lado, o aquecimento do mercado foi acompanhado de uma ampliação gradativa e proporcional da oferta, e novamente as maiores empresas do setor foram as mais competitivas em prover o metal com alta qualidade, baixo custo de produção e logística já estruturada. Empresas como Vale, BHP e a Anglo controlam o mercado com tal poder de influência que empresas menores (como a Bahia Mineração e a Sul América de Metais, no norte de Minas) tiveram e terão muita dificuldade para operar nestes ciclos de alta e baixa do preço do ferro.

2. O contexto corporativo e institucional do Porto Sul

A Bahia Mineração e a demanda sobre os Governos da Bahia e do Brasil

A Bahia Mineração - BAMIN, entre 2006 e 2014, foi uma protagonista efetiva, embora ocasional, de uma demanda estrutural sobre a logística baiana e brasileira. O negócio minerário desta jovem empresa justificou, de modo surpreendente, investimentos vultosos dos Governos Federal e da Bahia, através do Programa de Aceleração do Crescimento – PAC, tendo a VALEC e a Secretaria estadual de Infra Estrutura como responsáveis para a execução da ferrovia Oeste Leste - FIOL e de uma nova zona portuária off shore na costa de Ilhéus, denominando-os de Complexo Porto Sul.

Este projeto tornou-se prioridade máxima entre todas as ações de governo nestes territórios, consumindo 3, 5 bilhões de reais, neste período, especialmente com a primeira etapa de construção da FIOL, entre Caetité e Jequié.



Figura 3. Poligonal desapropriada pelo Governo da Bahia para o Porto Sul, antes de a licença ambiental ser avaliada e reprovada pelo IBAMA. Ilustração de José Nazal, 2009.

No Estado da Bahia, mudanças de governo neste período foram decisivas para a emergência deste projeto. A sucessão de Paulo Souto (2003 a 2006) para Jaques Wagner (2007 a 2014) abriu espaço para novas perspectivas para a economia baiana, inclusive pela relação estreita dos governos federal e estadual, após 2007, sob a mesma liderança política.

Antes de Jaques Wagner, sucessivos governos no nível federal, estadual e municipal adotaram um planejamento diferente para o mesmo território, também denominado Litoral Sul, ou Costa do Cacau. Desde 1993 foram implementadas duas Áreas de Proteção Ambiental e um parque estadual – Lagoa Encantada, Costa de Serra Grande Itacaré e Serra do Conduru, respectivamente. O ministério do meio ambiente elegeu este trecho da costa em 2005 como área prioritária para constituir um corredor ecológico que protegesse ecossistemas e uma economia baseada na conservação da natureza. Ecoturismo, pesca artesanal, produção de cacau e chocolate foram detectados como principais vocações de longo prazo para este território.

O PRODETUR, com recursos do Banco Interamericano de Desenvolvimento, considerou esta costa uma das mais promissoras para o ecoturismo no Brasil, e investiu R\$ 1 bilhão de reais em todo o Nordeste, sendo a rodovia Ilhéus Itacaré um dos equipamentos de infraestrutura eleitos pela Bahia para alavancar o setor turístico nordestino – denominando-a de *estrada parque*. Muitos investidores privados apostaram nesta costa, como o Txai Resort, eleito pelo NY Times como um dos cem principais destinos do mundo, em 2007.

Uma ferrovia ligando o oeste ao leste do Brasil havia sido concebida nos anos 50 por engenheiro baiano Vasco Azevedo Filho, com o objetivo de integrar o continente sul americano⁶. O destino final desta

ferrovia seria a Baía de Camamu. Em 2005, o Estado da Bahia contratou consultores para elaborar um Plano Estratégico de Logística e Transporte – PELT, que considerou a integração da FIOI com a Ferrovia Centro Atlântica, e daí ao ambiente portuário da Baía de Todos os Santos, dotada de portos público e privados: Aratu, Polo Petroquímico de Camaçari, Ford, Cotegipe e o porto da cidade de Salvador.

A criação da BAMIN se deu em 2006 pelo geólogo baiano João Cavalcanti, com base em uma jazida denominada *Pedra de Ferro*, no município de Caetitê, na fronteira com Minas Gerais. Em 2007 a empresa indiana Zamin Ferrous adquiriu a BAMIN, que em 2008 a vendeu para a cazaquistanesa Eurasian Natural Resources Company - ENRC. Outro investimento deste geólogo baiano foi a Sul América de Metais – SAM, que em Grão Mogol, no norte de Minas Gerais, com a Votorantim Ventures e a ENRC, projetaram escoar minério de ferro por um mineroduto até Ilhéus, usando também a infraestrutura do Porto Sul.

Com centenas de milhões de dólares envolvidos nos contratos de compra e venda dos ativos da empresa, para cada etapa de licenciamento obtido, a ZAMIN e a ENRC participaram ativamente do esforço institucional para obterem aval público nas muitas fases das licenças previstas pelo IBAMA e INEMA. Em paralelo, em 2006 e 2010, a BAMIN e as empreiteiras responsáveis pela FIOI contribuíram decisivamente para o financiamento da campanha eleitoral de Jaques Wagner, de Lula e Dilma Rouseff, nas respectivas eleições.

Em 2014, último ano do governo Jaques Wagner na Bahia e do primeiro governo de Dilma Rouseff no Governo Federal, a licença de instalação do Porto Sul foi concedida pelo IBAMA, embora condicionada por dezenas de ressalvas ambientais não cumpridas quando da licença prévia. Assim, a licença para a construção do porto está sob ação judicial, fruto de um conjunto de recomendações da promotoria ambiental do Ministério Público da Bahia⁷, apoio do Ministério Público Federal e o suporte técnico de pesquisadores de universidades brasileiras, especialmente a UESC.

Suspeição e dúvidas no meio corporativo- As licenças prévia e de instalação, com muitas condições para ser validada, expõe outra face deste projeto: A obtenção da licença ambiental para o funcionamento do negócio tornou-se condição chave para a viabilização do contrato de compra e venda da BAMIN, entre a Zamin e a ENRC. Disputas judiciais na corte de Londres entre a ENRC e a ZAMIN têm como argumento que a Licença de Implantação do Porto Sul fora concedida em condições suspeitas, não respeitando o rito técnico – ou seja, a ENRC não pagou integralmente a mina de Caetitê à Zamin,

⁶ Ver Transportes na América do Sul – Desenvolvimento e integração continental Ligação ferroviária Atlântico-Pacífico, de Vasco Azevedo Neto. Instituto Politécnico da Bahia. 2004.

⁷ Para entender o contexto institucional do licenciamento do Porto Sul, faz-se necessário compreender o papel ativo da promotoria ambiental do MP baiano. Concebida em 2005, estabeleceu núcleos temáticos para a Mata Atlântica, Chapada Diamantina e o São Francisco. Em Ilhéus, representando a região da Costa do Cacau, promotores baianos como Aline Salvador e Yuri Mello, ambos mestres em cursos de meio ambiente e sustentabilidade, atuam em cooperação com procuradores do MP federal e com pesquisadores da Universidade Estadual de Santa Cruz em muitos temas ambientais do Sul da Bahia.



condicionando o pagamento à obtenção plena da licença⁸, e pondo suspeita sobre o modo como a licença fora concedida pelo IBAMA. O licenciamento, ao mesmo tempo, passou a ser um ativo milionário/bilionário, que motiva grupos de interesse e de intermediação dentro e fora dos governos.

O Porto Sul, dessa forma, mesmo obtendo licença prévia e de implantação, não avançou na sua instalação por múltiplas razões, incluindo a queda dos preços internacionais do minério de ferro. A mina BAMIN em Caetité, em regime de exploração experimental após a concessão de licença, em 2010, suspendeu as atividades em 2013, demitindo quase todos os funcionários.

A FIOLE, empreendimento de maior magnitude neste complexo logístico, e dependente do Porto Sul, já consumiu R\$ 3 bilhões de recursos públicos do orçamento federal. Teve início desde que o IBAMA licenciou a obra, em 2010, e depende de novos recursos governamentais, contingenciados pela crise econômica brasileira e após uma série de questionamentos técnicos e de viabilidade financeira, oriundos do Tribunal de Contas da União e dos próprios técnicos do IBAMA, desde o início da obra⁹.

⁸ Em 3 de março de 2015, o Jornal baiano Correio 24 horas publicou : *O Projeto Pedra de Ferro da Bahia Mineração – um investimento de US\$ 3 bilhões – vive momento delicado e a ideia de explorar até 20 milhões de toneladas de minério de ferro por ano pode estar ameaçada de ficar mesmo só na ideia. Não bastasse as dificuldades dos cenários econômicos interno e externo, a controladora da empresa, a cazaque ENRC, envolveu-se em uma disputa judicial contra a antiga sócia, a indiana Zamin. Em questão o pagamento de uma parcela pelos 50% que a Zamin tinha no projeto. Por contrato, a ENRC teria de pagar US\$ 220 milhões à Zamin depois que a Bamin obtivesse a Licença Ambiental para operar a mina em Caetité para construir terminal no Porto Sul, em Ilhéus. O contrato envolvia uma cláusula de risco, o pagamento deveria ser feito se as licenças fossem concedidas até determinada data. O documento foi dado pelo Ibama em novembro, quase que no prazo final. Ai vem o “absurdo”: Depois de oito anos investindo no projeto – com prioridade para a construção do terminal no Porto Sul – a ENRC alega que a licença é ilegal, pois foi obtida de forma irregular, fruto de atos de corrupção tendo, de um lado, a Zamin e, de outro, funcionários do Ibama. A companhia indiana, sediada em Londres, abriu na Inglaterra uma demanda judicial contra o escritório da ENRC na Holanda. Pede a falência da ex-sócia caso o pagamento não seja feito. Fonte: www.correio24horas.com.br. Em 28 de março de 2016, o site da Companhia Baiana de Produção Mineral anuncia que Zamin e ENRC fecham acordo judicial sobre aquisição da Bamin, não esclarecendo a quem pertence a empresa parceira do estado baiano no Porto Sul. "A Eurasian Natural Resources Corporation (ENRC) e a Zamin/Ardila fecharam acordo judicial referente à aquisição da mineradora Bahia Mineração, no sudoeste da Bahia. O resultado do acordo é confidencial e conclui o caso na Alta Corte de Londres e em outras jurisdições", diz a nota da Bamin. A fonte da CBPM, o Notícias de Mineração Brasil (NMB) não encontrou comunicados oficiais da Zamin, Ardila, ENRC ou ERG, que é grupo dono da ENRC. A Bamin também não quis compartilhar o comunicado que teria recebido das acionistas da empresa. Na nota publicada no site da mineradora, também há um parágrafo que diz que a “Eurasian Resources Group (ERG), um dos principais produtores de recursos naturais que incorporou os ativos da ENRC, considera esta resolução muito positiva e proporciona um alívio importante para os fluxos de caixa da ERG em um momento de baixa das commodities”. A nota sugere que a fonte da informação pode ter sido o grupo do Cazaquistão. Fonte: www.cbpm.ba.gov.br.*

⁹ Estado de SP, em 21 de julho de 2011, registrou algo que se repetiu ao longo dos anos: *Ibama suspende licença de instalação da Ferrovia de Integração Oeste-Leste (Fiol) Obra de 1.527 km entre Bahia e Tocantins está sob responsabilidade da Valec, alvo do escândalo que atinge Ministério dos Transportes. Parecer técnico do Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (Ibama) aponta irregularidades e levou à suspensão da licença de instalação de um dos mais importantes empreendimentos do governo federal – a construção da Ferrovia de Integração Oeste-Leste (Fiol), sob responsabilidade da Valec Engenharia, Construções e Ferrovias S.A. Reportagem de Fausto Macedo, em O Estado de S.Paulo. A Valec é alvo do escândalo que atinge o Ministério dos Transportes no governo Dilma Rousseff. Pelo ofício 608/11, de 15 de julho, o presidente substituído do Ibama, Fernando da Costa Marques, comunicou o presidente interino da Valec, Antônio Felipe Sanchez Costa, sobre a “constatação da não execução dos programas ambientais”: “A licença de instalação 750/10 está suspensa até que todas as irregularidades e a comprovação do Plano Básico Ambiental (PBA) seja encaminhado a este instituto”.*

Quase dez anos depois, a não efetivação do Porto Sul, fim de linha desta ferrovia, e a intervenção direta da Operação Lava Jato em 2015 sobre muitas empreiteiras responsáveis por vários trechos da obra, afetaram a execução e expectativas sobre a FIOL. Empresas como a Queiroz Galvão, OAS, Andrade Gutierrez e UTC, envolvidas na sua construção e de muitas outras obras no Brasil, foram denunciadas por superfaturamento e corrupção ativa, junto à VALEC.

3. O licenciamento e os impactos subdimensionados do Complexo Porto Sul

Os estudos ambientais de cada empreendimento, ao observarem os impactos de modo segmentado, tornaram-nos fragmentados e superficiais. Mesmo que seguindo ritos administrativos estabelecidos pelos órgãos ambientais, revelam o quanto foram subdimensionados ou ignorados pelo governo baiano e pelo governo federal, nas suas decisões.

O licenciamento do Porto Sul, mesmo que fragmentado, seguiu uma sequência lógica para que ocorresse, passo a passo, ignorando a sua interdependência natural.

A BAMIN, em Caetité - A empresa obteve a licença prévia pelo INEMA em 2008, e de instalação e exploração nos anos seguintes, com o foco estritamente sobre o impacto da mesma sobre a região de exploração mineral, desconsiderando os impactos da nova demanda de logística do minério de ferro. Mesmo sabendo que a exploração mineral não ocorre sem uma solução logística, a licença foi concedida antes de avaliação de viabilidade ambiental da FIOL e do Porto Sul¹⁰, pelo órgão ambiental baiano, ignorando o questionamento técnico e jurídico feito no âmbito do CEPRAM¹¹ por organizações civis baianas. Com a autorização da exploração de uma mina de baixa qualidade minerária, portanto de alto risco financeiro e econômico, ocorreu a destruição de sítios espeleológicos de elevada importância. A licença ambiental do INEMA, em 2009, trouxe danos irreversíveis ao patrimônio espeleológico, sem prever a inviabilidade do negócio, anos depois.

A FIOL, entre Tocantins e o Sul da Bahia – A VALEC, empresa estatal brasileira responsável pela construção e concessão de ferrovias públicas, obteve uma licença prévia por parte do IBAMA em 2009 para construir 1.516 quilômetros de extensão, com investimentos do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) estimados inicialmente em R\$ 6 bilhões, podendo superar 10 bilhões, atualmente. Esta licença, mesmo concebida no âmbito do Complexo Porto Sul e tendo como destino final o litoral norte de Ilhéus, tendo a BAMIN como principal cliente, foi obtida como empreendimento autônomo, sem considerar a viabilidade ambiental do Porto Sul, ao qual a mesma estaria vinculada.

A descrição dos impactos, no seu estudo de impacto ambiental, focava a área diretamente atingida no leito da ferrovia, minimizando impactos sobre o reassentamento humano de centenas de comunidades tradicionais presentes no caminho entre Figueiropolis e Ilhéus, zonas rurais e urbanas atingidas, ecossistemas de Mata

¹⁰ O projeto da mina de ferro só teria viabilidade técnica e financeira com a nova logística com a FIOL e o Porto Sul, segundo declarações da BAMIN, em audiência pública em Caetité, 2009.

¹¹ Conselho Estadual de Meio Ambiente da Bahia.

Atlântica, Caatinga e Cerrado, margens de rios e córregos¹². A Valec, nas conclusões do EIA RIMA, deu ênfase aos benefícios naturais da ferrovia para o setor de transporte, com a substituição de caminhões de cargas de soja nas rodovias, especialmente entre o município de Luis Eduardo Magalhães e o Porto de Cotegipe, na Baía de Todos os Santos, atualmente o meio exclusivo de transporte dos grãos produzidos no oeste baiano. Ao ignorar os impactos durante a obra na fase do licenciamento, o IBAMA atuou intensamente entre 2011 e 2013 para suspender a licença de muitos trechos, até que programas ambientais fossem detalhados e relatados¹³.



O Porto Sul ao norte de Ilhéus – Apresentado à sociedade pela primeira vez em um site da secretaria de planejamento da Bahia em 29 de dezembro de 2007, indicava a sua localização definitiva na vila de Ponta do Ramo, ao norte de Ilhéus - um engano, de quem decide o destino de lugares desconhecendo o seu nome com precisão. O local escolhido pela BAMIN, e indicado para o governo prematuramente, de fato chama-se Ponta da Tulha.

Antes de apresentar os estudos ambientais ao IBAMA, e antes do IBAMA apresentar o termo de referência dos estudos necessários para a obtenção da licença, a Bahia Mineração já havia selecionado um trecho do litoral ilheense, em razão da profundidade marinha do local, e pela menor distância entre Caetitê e Ilhéus, considerando como meio de transporte um minerioduto.

Figura 3. Estudo preliminar de alternativa locacional, 2007 (BAMIN e Governo da Bahia)

¹² Notícia publicada em março de 2010 por jornal de Brumado, município vizinho a Caetitê, registrou: *Comunidades de Brumado são desrespeitadas pela fiol. Mal teve a execução iniciada, a FIOl – Ferrovia da Integração Oeste Leste, já vem provocando conflitos e ameaçando a vida de comunidades rurais no Município de Brumado, sudoeste baiano. No trecho em que corta o município de Brumado, na região do Povoado de Ubiraçaba, às margens do Rio São João, as comunidades de Represo, Zé Gomes, Barreiro, Três Irmãos, Sussuarana e Alegria, vêm sendo assediadas por representantes da empresa Ecoplan Engenharia Ltda. contratada pela VALEC para efetuar o serviço de levantamento topográfico.*

Moradores dessas comunidades alegam que estão sendo coagidos a assinarem um documento que dá autorização aos funcionários da referida empresa a entrarem em suas propriedades para fazerem o levantamento topográfico. Porém, tal documento, elaborado pela Valec não faz nenhuma menção quanto à responsabilidade da empresa com os eventuais danos causados. Foram relatados casos em que os moradores são pressionados psicologicamente e mesmo sem conhecerem o teor do documento acabam assinando sob a alegação de que “assinando ou não o documento a ferrovia vai passar, pois é uma obra do governo”.

¹³ A casa Civil do governo da Bahia, entre 2008 e 2015, realizou reuniões sucessivas de trabalho com dirigentes e técnicos do IBAMA, para promover a celeridade das licenças ambientais. Como exemplo, em 22 de agosto de 2012 divulgou em seu site de notícias reunião com o IBAMA, destacando reiteradamente os empregos gerados e o montante de investimentos envolvidos: *... na primeira semana deste mês, o instituto concedeu a revalidação das licenças de instalação dos lotes de 1 a 4 (Ilhéus a Caetitê), que possuem mais de mil funcionários trabalhando. O Porto Sul tem investimentos de R\$ 3,5 bilhões. No período de 25 anos, escoará 100 milhões de toneladas por ano. O complexo logístico Porto Sul e Ferrovia Oeste-Leste representam a oportunidade de dotar a Bahia com uma grande estrutura logística.* Fonte: www3.casacivil.ba.gov.br/governo-discute-liberacao-de-licenca-ambiental-da-fiol-e-porto-sul-noticias-geral/

SÍTIOS ANALISADOS	Porto de Malhado	Distrito de Ilhéus	Artaiguá	Ponta do Ramo	Serra Grande	Campinho
1. LOCALIZAÇÃO PORTUÁRIA	4,33	2,33	3,67	3,67	2,67	4,00
OBRAS	5,00	2,00	4,00	4,00	3,00	4,00
CONDIÇÕES NATURAIS	5,00	2,00	4,00	4,00	2,00	5,00
ASSOREAMENTO / DRENAGEM	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00
2. ACESSIBILIDADE	2,67	4,00	4,33	5,00	3,67	3,33
RODOVIÁRIA	2,00	4,00	4,00	5,00	4,00	3,00
FERROVIÁRIA	1,00	3,00	4,00	5,00	4,00	3,00
DUTOVIÁRIA	5,00	5,00	5,00	5,00	3,00	4,00
3. RETROÁREA	2,60	2,60	4,00	4,60	2,20	2,80
DISPONIBILIDADE DE TERRAS PLANAS	1,00	2,00	5,00	5,00	2,00	5,00
DISPONIBILIDADE DE TERRAS SECAS	1,00	3,00	4,00	5,00	3,00	2,00
DESAPROPRIAÇÕES	5,00	3,00	4,00	4,00	1,00	1,00
CONFLITOS DE USOS	4,00	2,00	4,00	4,00	1,00	1,00
PROXIMIDADE DA RETROÁREA PRIMÁRIA	2,00	3,00	3,00	5,00	4,00	5,00
4. MEIO AMBIENTE	3,50	2,67	2,50	3,17	1,83	1,67
COMPROMETIMENTO DE ÁREAS ÚMIDAS	5,00	2,00	1,00	4,00	3,00	1,00
RETIRADA DE VEGETAÇÃO NATIVA	5,00	3,00	3,00	2,00	1,00	2,00
INTERFERÊNCIA / ECOSISTEMA TERRESTRE	4,00	3,00	3,00	3,00	2,00	2,00
INTERFERÊNCIA / ECOSISTEMA MARINHO	2,00	2,00	2,00	2,00	1,00	1,00
REFLEXO SOBRE A GESTÃO AMBIENTAL	3,00	4,00	3,00	4,00	2,00	2,00
REDUZIDO COMPROMETIMENTO BIOSOCIAL	2,00	2,00	3,00	4,00	2,00	2,00
TOTAL GERAL / NOTA DE CORTE 3,00	3,28	2,90	3,63	4,11	2,59	2,95



A vila, de cerca de hum mil habitantes, nas margens da rodovia Ilhéus Itacaré e a 17 Km do Rio Almada, foi apontada pelo governo da Bahia, alguns meses depois, como a melhor área do litoral baiano para interligar o oeste brasileiro ao Oceano Atlântico, através da FIOLE, usando um estudo de alternativa locacional restrito a esta zona da costa, feito por uma equipe de assessores do governo baiano, antes dos estudos oficiais designados pelo IBAMA para a BAMIN.

Esta decisão preliminar, citada pelo Ministério Público Federal como gravíssima, pois comprometia a isenção dos estudos de alternativa locacional posteriores da FIOLE e do próprio porto, afetou um fundamento básico de estudos de impacto ambiental de obras desta natureza, pois orienta a viabilidade e o potencial de mitigação máxima de impactos.

Assim, a decisão locacional mais importante do Complexo Porto Sul havia sido tomada antes de qualquer estudo de impacto ambiental, mas orientou o traçado da FIOLE, que, aprovado pelo IBAMA em 2009, justificou o processo de licenciamento naquele local¹⁴.

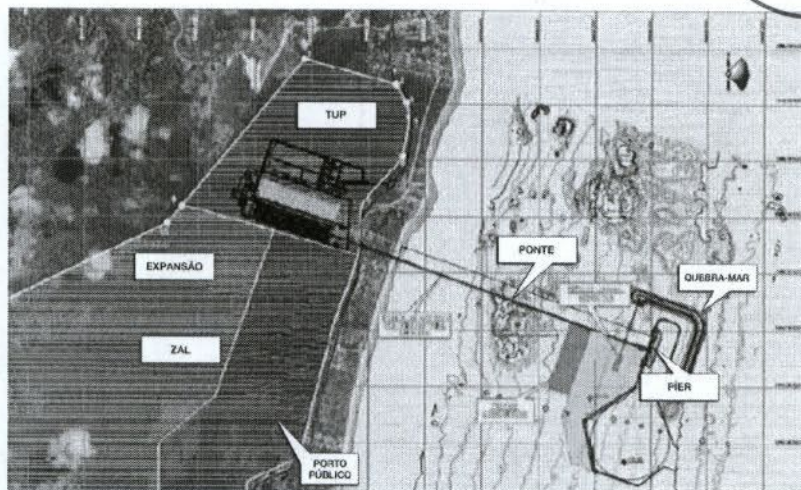
O sítio da Ponta da Tulha, primeira escolha do estudo preliminar de alternativa locacional feito pela BAMIN e validado pelos assessores da casa civil da Bahia, foi dois anos depois reprovado pelo próprio IBAMA, após estudos do Ministério Público Federal apontarem que o local possuía espécies ameaçadas de extinção

¹⁴ A área pré-selecionada pela BAMIN havia sido eleita pelo Ministério do Meio Ambiente e pelo Estado da Bahia como área prioritária para a conservação da natureza e o desenvolvimento de economias de baixo impacto, como pesca artesanal, ecoturismo e sistemas agroflorestais, desde 1993, quando se criou a Área de Proteção Ambiental da Lagoa Encantada neste trecho da costa, e em 2004 constituiu-se o Corredor Ecológico Esperança Conduru, no âmbito do Programa Corredores Ecológicos.

como o Macaco Prego de Peito Amarelo e a Preguiça de Coleira, sendo um importante remanescente de Mata Atlântica em estágio primário de conservação¹⁵.



Figura 4. Área de influência do Porto Sul, na Ponta da Tulha.



A negativa do IBAMA para o sítio da Ponta da Tulha, ocorrida em fevereiro de 2011, com base em parecer técnico que registrava o valor ecológico das matas e também do ambiente costeiro, com recifes de corais (ver fig.4)), sugeriu a

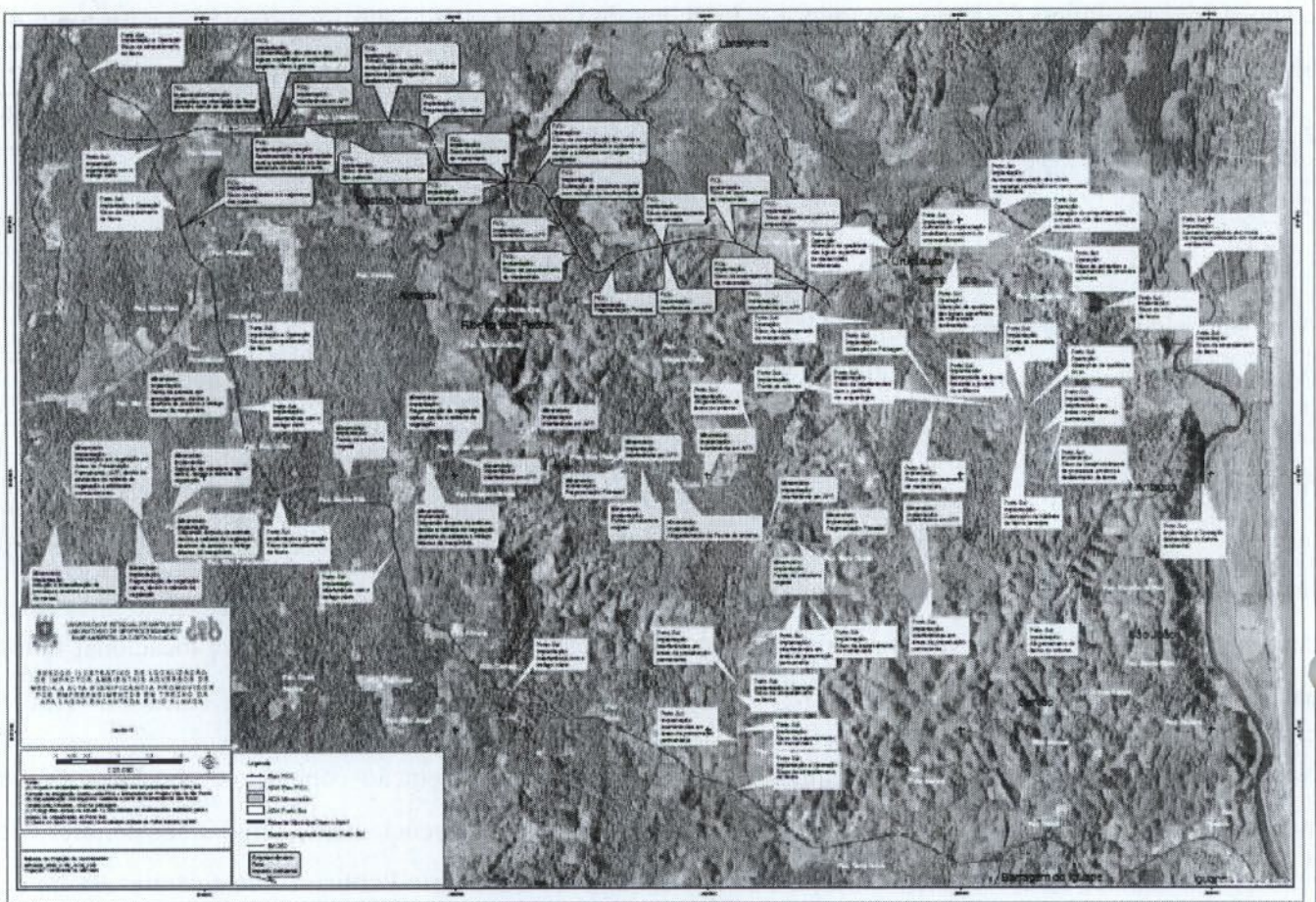
continuação dos estudos na região de Aritaguá, segunda opção nos estudos de alternativa locacional feitos em 2007.

Novo estudo de impacto ambiental, realizado pela BAMIN em cooperação com o governo baiano, que assumiu a autoria formal do EIA RIMA para este local, conferiu ao licenciamento um caráter de interesse público, sob críticas da sociedade e questionamentos formais do Ministério Público sobre o caráter estatal do empreendimento.

O EIA RIMA novamente revelou que os impactos serão irreversíveis sobre o Corredor Ecológico Esperança Conduru, entre Ilhéus e Itacaré, tanto quanto na Ponta da Tulha, com adição de outros problemas de ordem social e econômica: A produção de cacau e alimentos é uma marca desta região, entre Ilhéus e Castelo Novo, secular distrito da zona cacauceira, além de remanescentes florestais e agroflorestais com espécies ameaçadas de extinção, muitas nascentes e rios como o Almada, no seio da APA da Lagoa Encantada.

O IBAMA, mesmo avaliando os resultados dos estudos que apontavam ser também a área muito frágil ambientalmente e com novos e graves problemas de ordem social – muito mais povoada, continha centenas de agricultores e trabalhadores rurais, e afetaria a vida de milhares de pescadores artesanais desde Ilhéus a Itacaré, que usavam pesqueiros neste local – aprovou o sítio com 138 condicionantes (ver mapa de Gomes, 2015, abaixo, que revela o grau de vulnerabilidade e conflitos na região de Aritaguá – este estudo realizado por Ronaldo Gomes e sua equipe, em cooperação com a promotoria de meio ambiente da Costa do Cacau, já detectando futuros impactos nesta região, inclusive de um projeto de minerioduto da Sul América de Metais, entre Grão Mogol-MG e o sítio de Aritaguá, em Ilhéus).

¹⁵ Em dezembro de 2015, o Governo da Bahia criou o Parque Estadual da Ponta da Tulha na primeira área pleiteada para a construção do Porto Sul, em área de 1,7 mil hectares, sob-risco de incêndios e invasões motivadas por grupos políticos regionais. Novamente, a intervenção da promotoria de Meio Ambiente do MP da Bahia foi decisiva para minimizar o impacto de invasões e dos incêndios provocados por especuladores imobiliários que invadiram a área desapropriada pelo estado, ocorrida naquele ano (www.agravo.blog.br/2015/12/15/ilheus-mp-ajuiza-acao-para-frear-ocupacoes-irregulares-e-incendios-na-ponta-da-tulha/).



A Licença de Implantação para Aritaguá foi aprovada em setembro de 2014, embora muitas condicionantes da Licença Prévia não tenham sido cumpridas. A promotoria de meio ambiente do MP baiano e o procurador federal, ambos de Ilhéus, judicializaram todo o processo de licenciamento, caso não se cumprissem as condicionantes da Licença Prévia, integralmente. O IBAMA ainda aguarda o cumprimento final das mesmas, por parte dos empreendedores. Estes fatos só revelam a gravidade da locação também em Aritaguá, sob risco de supressão de 400 hectares de remanescentes de Mata Atlântica, sem previsão de salvaguardas ambientais para fauna e flora presentes nesta zona costeira.

Os impactos do Complexo Porto Sul, portanto, são amplos, em termos de área ocupada, irreversíveis, profundos e sistêmicos, quanto à sua incidência social, econômica e ambiental, e catastróficos, quando se calculam os recursos financeiros consumidos até aqui pela FIOL. Mas o essencial, quando analisamos o processo de licenciamento de todos os projetos envolvidos – a mina, a ferrovia e os portos público e privado – é o conflito entre as avaliações técnicas e as decisões administrativas tomadas pelo INEMA e pelo IBAMA, sob pressão das empresas, dos governos baiano e federal.

4. Conflitos na visão de desenvolvimento territorial

O caso do Complexo Porto Sul, mais do que um processo de licenciamento sob forte influência política e econômica conjuntural com prejuízos de avaliação técnica e de planejamento de estado, revela desafios de ordem conceitual – as perspectivas de desenvolvimento territorial e nacional. Um dos pensadores mais

ativos da causa ambiental e da sustentabilidade no Brasil desde os anos oitenta, Fábio Feldmann pontuou que “o caso do Complexo Porto Sul é um dos mais emblemáticos do embate infraestrutura X meio ambiente no Brasil”.



Em que pese o Brasil ser líder mundial na produção de bens primários como ferro e soja, mas também carne bovina, café, cana de açúcar e muitos outros produtos de exportação, e estas cadeias produtivas serem importantes na composição do Produto Interno Bruto e da balança comercial brasileira, este leque de produtos adquire papel menor quando medimos o balanço energético e hidrológico destes, o valor arrecadado e os impactos sociais e agrários associados. Por outro lado, privilegiar a produção e exportação em larga escala de minério de ferro e soja, com demandas próprias de uso da paisagem e de logística como o Porto Sul, afeta outras economias presentes nos territórios, que trazem benefícios concorrentes aos listados acima.

Documento elaborado em novembro de 2010 por um conjunto amplo de entidades civis do Sul da Bahia e do Brasil, denominado Rede Sul da Bahia, com o título *Ecodesenvolvimento no Sul da Bahia – uma visão muito além do Porto Sul*, reuniu muitos argumentos para demonstrar que um território como este, pautado pela expressiva riqueza do patrimônio natural e cultural, incluindo a biodiversidade, água, paisagem, estoques pesqueiros, tradição agroflorestal com o cacau e muitas frutas tropicais, marcenaria e serviços crescentes de turismo, têm vantagens competitivas na geração de trabalho, renda e capacidade de inclusão social e ambiental na economia diversificada contida nas vocações do Sul da Bahia.

No caso do Porto Sul, uma Avaliação Ambiental Estratégica foi produzida pelo Laboratório Interdisciplinar de Meio Ambiente da COPPE-UFRJ, coordenada por Emilio La Rovere e Heliana Vilela Silva, entre 2008 e 2009. Os estudos da COPPE, infelizmente, foram contratados pelo INEMA depois da decisão locacional e do projeto conceitual ser aprovado pelo governo. A AAE do Porto Sul confirmou a complexidade e riscos altíssimos de implantação do Porto Sul na Ponta da Tulha, e mesmo em Aritaguá.

Argumentos semelhantes estão contidos em análise de dois economistas e pesquisadores titulares da Universidade Federal da Bahia, Amílcar Baiardi e Francisco Teixeira, que escreveram artigo *O Desenvolvimento dos Territórios do Baixo Sul e do Litoral Sul da Bahia: a Rota da Sustentabilidade, Perspectivas e Vicissitudes*, em 2010. Para os autores, *o modelo de desenvolvimento sustentável pode e deve ser apresentado como um Projeto de Desenvolvimento Territorial Integrado. Esse tipo de projeto procura superar as limitações de intervenções pontuais, cujos resultados são incapazes de mudar concretamente a realidade de recortes territoriais com identidade.*

5. Conclusão

O caso do Porto Sul é emblemático de uma era do Brasil, na entrada do século XXI. Ele ilustra aquilo que poderia ser evitado, em um processo de planejamento e de gestão territorial, tendo o licenciamento como um dos elementos fundamentais para a tomada de decisão, caso os ritos básicos, a começar com um termo

de referência apropriado para o Estudo de Impacto Ambiental, até o Estudo de Alternativa Locacional, assim como a atenção á integralidade de projetos de desenvolvimento e de infra estrutura, que em muitos casos requerem, previamente, uma Avaliação Ambiental Estratégica - AAE. Neste caso, a AAE, desde que feita previamente, pode detectar externalidades sistêmicas não captadas nos estudos de impacto ambiental, quando os mesmos são feitos em contextos territoriais complexos, algo não muito raro na América Latina e mesmo em muitos lugares do mundo.

A constatação, por fim, é de que o Porto Sul, ao ser implementado no Sul da Bahia, afeta drasticamente as vocações econômicas, culturais e ambientais da região pretendida. Ou seja, a oferta de trabalho adicionada com o Porto Sul, estimada em centenas de empregos diretos pela BAMIN e governo baiano, afetarão milhares de empregos presentes na mesma região a ser impactada.

A revisão de estratégias de desenvolvimento e de planejamento territorial deve ser parte do modus operandi de agências de governo quando, lidando com o impacto potencial de obras e projetos econômicos corporativos, afetam sobremaneira a sustentabilidade e vocações presentes nos territórios de identidade, como se viu no Sul da Bahia. Nestes casos, o IBAMA e órgãos ambientais municipais e estaduais podem e devem orientar decisões estratégicas de estado e de governo.

6. Bibliografia consultada

Agravo. Ilhéus: MP ajuíza ação para frear ocupações irregulares e incêndios na Ponta da Tulha. 15.12.2015.

Anuário Exame 2011-2012. Infraestrutura. Outubro 2011.

Azevedo Neto, Vasco. Transportes na América do Sul. Desenvolvimento e integração continental – Ligação ferroviária Atlântico-Pacífico. Salvador. 2004.

Baiardi, Amilcar & Teixeira, Francisco. O Desenvolvimento dos Territórios do Baixo Sul e do Litoral Sul da Bahia: a Rota da Sustentabilidade, Perspectivas e

Vicissitudes. www.observatorio.ufba.br/arquivos/desenvolvimento.pdf

Companhia Baiana de Prospecção Mineral. Zamin-e-ENRC-fecham-acordo-judicial-sobre-aquisicao-da-Bamin.html. www.cbpm.ba.gov.br.



Rede Sul da Bahia. Ecodesenvolvimento no Sul da Bahia – Uma visão de futuro muito além do Porto Sul. 2010.

FELDMANN, Fábio. Complexo Porto Sul. www.ffconsultores.com.br/complexo-porto-sul/

Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – IBGE. Estatísticas do Século XX. Rio de Janeiro. 2006.

GEO. China – depois do boom econômico, país almeja o topo ambiental, político e científico. Número 25. São Paulo. 2011

Gomes, Ronaldo Lima. Mapeamento da distribuição de impactos ambientais adversos promovidos por empreendimentos em trecho da APA Lagoa Encantada e Rio Almada. Relatório Parcial de Projeto de Pesquisa. Universidade Estadual de Santa Cruz. 2015.

Governo da Bahia. Bahia Oportunidades. Informativo da Secretaria de Desenvolvimento Econômico do Governo da Bahia. Nov/dezembro 2015.

Gusmão, Emilio. Porto Sul e imprensa – desenvolvimento ou mito do progresso no eixo Ilhéus-Itabuna. Dissertação de mestrado. Escola Superior de Conservação Ambiental e Sustentabilidade – ESCAS. 2015.

LIMA/COPPE. Avaliação Ambiental Estratégica do Porto Sul. Marco Referencial/quadro de referência Estratégico (dezembro 2008)

Ministério do Meio Ambiente. Avaliação e Ações Prioritárias para a Conservação da Biodiversidade da Mata Atlântica e Campos Sulinos. Brasília, 2000.

Nogueira Neto, José Rodrigues & Valença de Araripe, Guarani. Subsistema aeroportuário Ilhéus Itabuna – Estado da Bahia. Revista do Instituto Politécnico da Bahia. Politécnica. Ano 2.no.4. Jul-dez 2007.

Oliveira, Flávio. Negócios: disputa de ex-sócios complica Bamin . Correio 24 horas on line. 3 de março de 2015.

Pagina 22. Com Licença – No País das Megaobras, a participação popular e as estratégias ambientais ainda são micro. No. 10. Julho 2007. FGV-GVces. São Paulo.

EM BRANCO



MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE
INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS
Gabinete da Presidência



DESPACHO 02001.021617/2016-50 GABINETE DA PRESIDÊNCIA/IBAMA

Brasília, 19 de setembro de 2016

À Diretoria de Licenciamento Ambiental

Assunto: **Encaminhamento do Ofício n. 01/2016 - Rede de ONGs da Mata Atlântica.**

REFERENCIA: OF 02001.017087/2016-45/AECI/GM/MMA

Para conhecimento e demais encaminhamentos.


GUSTAVO MULLER DE PODESTA
Chefe de Gabinete do IBAMA

À CONTRA e COPPAH

Solicito elaborar minuta
de resposta aos interessados,
considerando os empreendimentos
FIOL e Porto Sul.

Em 17/08/17.



Jônatas Souza da Trindade
Coordenador Geral de Transportes,
Mineração e Obras Civas
CGTMO/DILIC/IBAMA



OFÍCIO Nº 1227/2017/SUAMB

Brasília, 31 de março de 2017.

A Sua Senhoria a Senhora

JULEVÂNIA ALVES OLEGÁRIO

Coordenadora de Transportes – Rodovias e Ferrovias

Instituto Brasileiro de Meio Ambiente e Recursos Naturais Renováveis

Sector de Clubes Norte, trecho 2 – Ed. Sede do IBAMA, Bloco “A”, Térreo

CEP 70.800-900 – Brasília/DF

DIGITALIZADO NO IBAMA

Assunto: **Encaminhamento do 12º Relatório Semestral de Execução do PBA da FIOL.**

Senhora Coordenadora,

Encaminhamos, em atendimento à condicionante 2.17 da Licença de Instalação 750/2010, o *12º Relatório Semestral de Execução do Plano Básico Ambiental da Ferrovia de Integração Oeste-Leste - FIOL*, referente ao período de julho a dezembro de 2016.

Atenciosamente,

PAULA DURANTE TAGLIARI
Superintendente de Meio Ambiente

*À analista ambiental
Patrícia Fernandes e equipe,
Para análise e manifestação.
Em 11/4/17.*

Julevânia Alves Olegário
Coordenadora de Licenças e Assessoria de Transportes
Matrícula: 1572065



AGENCIAS DE VIAGENS

EM BRANCO





MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE
INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS
Diretoria de Licenciamento Ambiental
Coordenação de Compensação Ambiental - Sede



MEM. 02001.004078/2017-75 CCOMP/IBAMA

Brasília, 10 de abril de 2017

À Senhora Coordenadora da COTRA

REFERENCIA: DESPACHO 02001.005402/2017-72/CCOMP

Assunto: **Compensação Ambiental do empreendimento Ferrovia Integração Oeste Leste (FIOL)**

1. Fazendo referência ao processo de Licenciamento Ambiental n.º 02001.002052/2008-00, relativo ao empreendimento denominado "Ferrovia Integração Oeste Leste (FIOL)", que se encontra com LI em vigor, solicito reiteradamente o envio das informações acerca da compensação ambiental do empreendimento em questão.
2. Ressalto que deverão ser apresentadas informações relativas ao cálculo do Grau de Impacto - GI, Valor de Referência - VR, valor da compensação ambiental ambiental, bem como sugestões de unidades de conservação a serem beneficiadas.
3. Somente após o recebimento destas informações será possível instaurar o processo de compensação ambiental, visando o acompanhamento do cumprimento da obrigação prevista na condicionante 2.3 da Retificação da LI 750/2010 e na condicionante 2.2 da Retificação da LI 870/2012.

Atenciosamente,

Katia Adriana de Souza
KATIA ADRIANA DE SOUZA
Coordenadora da CCOMP/IBAMA

Analista ambiental
Patrícia Fernandes,
Para atendimento.
Em 18/4/17.

Julevânia A. dos Santos
Coordenadora de Licenciamento de
Transportes
Matricula: 1572065



EM BRANCO