



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

PAR. 02001.000114/2017-21 COTRA/IBAMA

**Assunto:** Autopista Régis Bittencourt - BR 116/SP - Serra do Cafezal

**Origem:** Coordenação de Transporte

**Ementa:** Relatório de Vistoria realizado na Serra do Cafezal - Autopista Régis Bittencourt - BR 116/SP

## Introdução

O objetivo da vistoria foi averiguar a situação do trecho da Serra do Cafezal, com ênfase nas alterações de projeto realizadas sem a devida autorização, de modo a regularizar o trecho em questão, além de subsidiar tomada de decisões cabíveis a tal descumprimento.

## Relatório

### 1. Adequações do Traçado: Km 347+000/S ao Km 348+000/S

- Todo o segmento a ser duplicado neste trecho (OAEs 03, 04 e 05) foi deslocado para o sentido Sul, se aproximando à via já existente. Este descolamento do projeto não foi anteriormente analisado pelo IBAMA e resultou em supressão de vegetação em uma localidade diferente da autorizada em ASV e pela Licença de Instalação.
- O projeto anteriormente aprovado previa a livre passagem de fauna sob o vão das OAEs deste segmento. Ainda, com o deslocamento do projeto, em grande parte do segmento restou uma estreita faixa de vegetação entre as duas vias da rodovia, caracterizando um canteiro central.
- Observou-se na vistoria que a pista antiga tem sua margem direita contígua a um talude de corte, o que impossibilita a travessia de fauna de um lado para o outro da rodovia por passagens subterrâneas. No entanto, o talude inexistente no final do segmento, próximo ao Km 348.
- Foram observadas obstruções no vão sob a OAE 05 que impossibilitaria a travessia de animais. Tais obstruções evidenciam, ainda, a presença recorrente de pessoas estranhas à obra no local. Nota-se que, neste ponto do projeto deslocado, há pertinência de faunoduto, visto que já havia uma OAE na via antiga que possibilitava a passagem da fauna de um lado para outro da rodovia.
- Notou-se, ainda, processo de assoreamento de curso hídrico no segmento.
- Faz-se necessário esclarecer se esta passagem obstruída citada acima se refere à passagem de fauna prevista no Km 347+800 (23S. 276053; 7338281);

### Considerações:

Acerca da área desmatada em local não autorizado por ASV, entende-se de que, dado a impossibilidade de se requerer ao empreendedor Inventário Florestal da área desmatada indevidamente deverá ser apresentado uma estimativa da volumetria do material florestal retirado e o grau de regeneração/desenvolvimento da fitofisionomia anteriormente residente,. Em caso de impossibilidade de estimativa, sugere-se determinar administrativamente estas condições pelo cenário mais restritivo (Princípio *in dubio pro natura*): vegetação primária de Mata Atlântica.



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

Sugere-se, ainda na impossibilidade de elaborar o Inventário Florestal para a área desmatada, requerer ao empreendedor novo Inventário de *buffer* de 100 metros de largura ao redor da via duplicada, de modo a indicar a presença ou ausência de espécies vegetais ameaçadas de extinção e volumetria do material florestal retirado.

Acerca das passagens de fauna no segmento, permanece a necessidade de manutenção da passagem no Km 347+800 (23S. 276053; 7338281), inclusive seu cercamento direcional.

Ainda, há a necessidade de comprovação do emprego das ações previstas no PBA aprovado na emissão da LI. Assim, sugere-se requerer ao empreendedor relatório apresentando as ações previstas nos Programas de Proteção à Fauna, com destaque para o Subprograma de Afugentamento e Salvamento de Fauna, e de Proteção à Flora, com destaque para o Subprograma de Supressão de Vegetação.

Em relação aos processos erosivos relatados acima, recomenda-se a realização do Programa de Recuperação de Áreas Degradadas, e monitoramento do curso hídrico para certificar-se que o acarretamento de sedimentos foi cessado.

#### 2 - KM 348

- **DME 1: Km 348+000/N - autorizada**
- **DME 2: Km 348+500/N**

ADME - Km 348+500 - não autorizada. Verificar passagem de fauna no trecho em que é interceptado por curso hídrico. Recomenda-se, pela intervenção no curso hídrico, o envio do projeto 'as built' da OAE e a realização do monitoramento de qualidade da água para verificar se há carreamento de sedimentos da ADME para o curso hídrico.

- **Emboque Norte do Túnel 4: Km 348+900/N - Canteiro de Obras do Túnel 04/N**
  - Este ponto foi classificado pelo empreendedor como “Canteiro de Obras com Central Dosadora” e não estava previsto no Projeto aprovado na emissão das Licenças para o empreendimento;
  - Apesar deste Canteiro não ser previsto no Projeto, ele está inserido na área do traçado licenciado;
  - Segundo o empreendedor, houve supressão de vegetação na área e não há APP;
  - A área permanecerá como acesso definitivo ao emboque norte do Túnel 04

#### **Considerações:**

Em relação as DMEs, foi constatado que ambas estavam utilizadas aquém de seus limites, e já reconformadas. Foi informado pelo empreendedor que tal decisão de cessar o uso das áreas se deu por haver uma instabilidade no local, com risco de colapso. Assim, a recuperação já foi iniciada.

#### 3 - KM 349

- **Área de Apoio do Túnel 04: Km 349+300/S**
- **Área de Apoio da OAE 08: Km 349+300/S**
- **Área de Apoio da OAE 09: Km 349+800/S**
- **Acesso à OAE 08 e Túnel 04: Km 350+000/S**
  - As Áreas de Apoio foram abertas em área licenciada;
  - Canteiro de Obras com Central Dosadora não previsto no Projeto aprovado;



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

- Segundo o empreendedor, houve supressão de vegetação na área, com presença de APP na Área de Apoio da OAE 09 (Km 349+800/S);
- Cursos d'água foram canalizados durante a abertura do acesso às Áreas de Apoio;
- Observaram-se frágeis dispositivos de contenção de carreamento de material sólido para os corpos hídricos;
- Observaram-se bacias de contenção e deposição de material carreado pela água;
- Observaram-se diversas placas indicando a presença de animais peçonhentos no local;
- O Acesso à OAE 08 não foi autorizado pelo IBAMA e apresenta-se fora da área licenciada do empreendimento;

**Considerações :**

- Não foi possível inferir a eficácia dos equipamentos instalados para minimizar o carreamento de material sólido aos cursos d'água e aos fragmentos florestais contíguos à área suprimida, visto o processo de assoreamento dos cursos hídricos no empreendimento;
- Não foi informado se as ações do Subprograma de Afugentamento e Salvamento de Fauna foram empregadas no momento da abertura do acesso às Áreas de Apoio. Assim, sugere-se solicitar ao empreendedor os resultados atualizados deste Subprograma, com destaque para as campanhas de salvamento de fauna realizadas nos acessos abertos sem autorização do IBAMA, independente da área estar prevista no licenciamento ou não, sob pena de incorrer em descumprimento do Programa. ;
- Ressalta-se ainda que, a área intervinda não estava autorizada pela ACCT.
- Ainda, sugere-se solicitar ao empreendedor os resultados atualizados dos Programas de Proteção à Flora, com destaque para as campanhas realizadas nos acessos abertos sem autorização do IBAMA, independente da área estar prevista no licenciamento ou não; 4. KM 350

• **Área de Apoio da OAE 12: Km 350+000/S**

- Esta OAE 12 (e todas as demais até o Lote 07 - OAE 30) está inserida em área não licenciada pelo IBAMA;
- O Projeto foi deslocado para a Direção Sudeste e aproxima a via duplicada à via já existente;
- Nota-se que o fragmento florestal entre as duas vias teve sua área diminuída, visto a aproximação entre as duas;
- Observou-se que o vão sob as OAEs do segmento permanecem vegetados, permitindo o trânsito de fauna sob a rodovia;
- Foi observada a mesma fragilidade dos equipamentos de contenção de materiais carreados que nos outros segmentos vistoriados. Considerações: Deverá ser aplicado as medidas previstas no Programa de recuperação de áreas Degradadas/Prevenção de Processos Erosivos, para que não haja o carreamento de sedimentos para os cursos hídricos.

• **DME 1: Km 350+500/N**

• **Acesso da OAE 09 à OAE 14: Km 350+500/S**

• **DME 2: Km 350+750/N**

**Considerações:** A DME do Km 350+500 já está reconformada, e a do Km 350+750 pode ser visto um local com escorregamento e foi utilizada uma biomanta.

O acesso do Km 350+500 já era existente previamente à emissão da Licença de Instalação.



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

5. KM 351

- **Área de Apoio da OAE 13: Km 351+000/S**
- **Retorno Operacional: Km 351+000/S**

*Considerações:* O retorno operacional pode ser enquadrado como obra de melhoramento simples, conforme art 19º inciso Iv da Portaria 289/2013 MMA. Assim, entende-se que a obra pode ser considerada um melhoramento simples, podendo ser autorizada por meio deste relatório, já que o trecho foi vistoriado e o projeto apresentado ao Ibama na vistoria. Assim, excetua-se a necessidade de ciência prevista na Portaria 289/2013 neste caso.

6. KM 352

- **Retorno Operacional: Km 352+000/S**
- **Área de Apoio da OAE 15: Km 352+100/S**

*Considerações:* O retorno operacional pode ser enquadrado como obra de melhoramento simples, conforme art 19º inciso Iv da Portaria 289/2013 MMA. Assim, entende-se que a obra pode ser considerada um melhoramento simples, podendo ser autorizada por meio deste relatório, já que o trecho foi vistoriado e o projeto apresentado ao Ibama na vistoria. Assim, excetua-se a necessidade de ciência prevista na Portaria 289/2013 neste caso.

7. KM 353

- **Acesso da OAE 20 à 23: Km 353+000/S**
- **Área de Escape: Km 353+000/S**
- **DME 1: Km 353+000/S**
- **Área de Apoio das OAEs 22 e 23: Km 353+200/S ao Km 353+250/S**
- **DME 1: Km 353+000/S ao Km 353+950/S (2)**

***Considerações:***

A DME do Km 353+000 é utilizada atualmente como pátio de vigas e, após a finalização, irá haver a reconformação. A área utilizada é menor do que a autorizada e com isso irá deixar de intervir em curso hídrico. No trecho também foi constatado a presença de um canteiro de obras não licenciado. O acesso a DME já era preexistente, mas não licenciado.

No Km 353+900 existem 3 DMEs autorizadas e a área utilizada foi inferior a autorizada para reduzir a supressão de vegetação e intervenção em curso hídrico. Foi informado pelo empreendedor que irá ser realizado linhas de Obras de Arte Corrente para conectar na galeria de águas, de modo a não suprimir o curso hídrico das proximidades.

Foi solicitado pelo empreendedor a junção dessas 3 DMEs, de forma a aumentar a capacidade de material a ser depositado. Entende-se que, pela área já ter sido totalmente alterada, e é melhor continuar a intervir nessa área do que a abertura de novas áreas de apoio, é possível a junção desde que com os devidos cuidados nas APPs afetadas no trecho.

Já o que concerne a Área de Escape, entende que a obra pode ser considerada um melhoramento simples,



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

podendo ser autorizada por meio deste relatório, já que o trecho foi vistoriado e o projeto apresentado ao Ibama na vistoria. Assim, excetua-se a necessidade de ciência prevista na Portaria 289/2013 neste caso.

8. KM 354

- **Acesso da DME 354**

O acesso existente deverá ser mantido para o tráfego de terceiros.

9. KM 355

- **Área de Apoio da OAE 27: Km 355+000/N**
- **DME 1 e Acesso: Km 355+250/SA DME do Km 355+250/S foi paralisada pelo Ibama, para que não houvesse o assoreamento do curso hídrico das proximidades. A área utilizada é inferior ao autorizado, para que não houvesse intervenção na área de floresta. A Concessionária solicita o aumento da altura da DME em 5 metros, caso a paralisação seja retirada.**

**Considerações:**

De acordo com o constatado na vistoria, a paralisação para não assoreamento não parece ser plausível, podendo a Concessionária voltar a utilizar a DME e aumentar a altura do aterro em 5 metros, como solicitado, desde que tome todas as medidas para que não haja assoreamento do curso hídrico e degradação das APPs existentes nas proximidades.

10. KM 356

- **DME 1 (Túnel 03) e Acesso: Km 356+400/S**
- **Área de Apoio da OAE 29: Km 356+800/N**

A Área de apoio do Km 356+800 já está consolidada.

11. KM 357

- **Túnel de Emergência: Km 357+200/S**
- **Acesso à OAE 30 e Túnel 03: Km 357+500/S**
- **Considerações:** Existe a solicitação de alteração do projeto para implantação de um túnel de segurança para os pedestres, no caso de interrupção de tráfego no interior do túnel. Entende-se que tal alteração de projeto não é, do ponto vista ambiental, relevante para que o Ibama tenha que fazer manifestação expressa autorizando, bastando esse relatório como meio autorizativo. Ademais, foi questionado a possibilidade de se realizar uma BSO ao lado da DME do Km 356+400. Tal atividade foi autorizada pela equipe, por não conter impacto relevante e ser instalada em área já destinada a DME. Foi informado pela equipe técnica que o início do acesso poderia ser feito, pelo lado interno, e, após a retificação da ASV, poderia ser feito a supressão e a finalização do túnel de acesso.

1. KM 359

- **Acesso às OAEs 32 e 33: Km 359+200/N**
- **Acesso Emboque Sul, Túnel 02: Km 359+900/N**



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

1. KM 360

- **Acesso do Emboque do Túnel 01: Km 360+800/N**

1. KM 361

- **DME 1: Km 361+700/S**
- **“Cachoeira cimentada”** O DME do Km 361 ultrapassa os limites e o volume autorizados pela Licença de Instalação. **Considerações:** Ao lado do emboque do túnel há um curso hídrico que foi concretado ao redor. Considerando que não há possibilidade de reversão da atividade e que há canalização posterior, entende-se não haver necessidade de outras intervenções pela Concessionária.

1. KM 362

- **DME 1 (Bananal): Km 362+000/NA** área em questão está sendo pleiteada pela Concessionária para ser mais uma Área de Deposição de Material Excedente. Tal pleito em como base o que, com a implantação dos túneis de emergência e demais alterações do projeto, aliadas a impossibilidade de utilização, em sua totalidade, das adme previamente autorizadas não são o suficiente.
- **Área de Escape: 362+000/SA** área de Escape foi solicitada pela Concessionária durante a vistoria, de modo a oferecer uma área de frenagem a veículos pesados que possam perder o controle. Foi apresentado projeto e vídeo explicativo de como funciona a área de escape, bem como a importância para a segurança dos usuários.

**Considerações**

Em relação a utilização da área do Bananal, foi considerado pela equipe técnica, em vistoria ao local, que a área era possível de utilização como ADME, mas recomendou-se que se afastasse a saia do aterro dos limites da APP. Assim, caso haja um deslizamento, não irá afetar imediatamente a APP e poderão ser utilizadas medidas preventivas/corretivas no local de modo a impossibilitar que a Área de Apoio afete o curso hídrico limítrofe a área. Assim, foi orientado a Concessionária que protocolasse solicitação de alteração de projeto para inclusão da ADME, além da retificação da ASV para inclusão da supressão dos indivíduos arbóreos. As medidas preventivas/corretivas de processos erosivos já estão aprovadas no PBA.

Já o que concerne a Área de Escape, entende que a obra pode ser considerada um melhoramento simples, podendo ser autorizada por meio deste relatório, já que o trecho foi vistoriado e o projeto apresentado ao Ibama na vistoria. Assim, excetua-se a necessidade de ciência prevista na Portaria 289/2013 neste caso.

1. KM 368

- **DME 1 (Bota Espera): Km 368+000/N**

**Considerações:** Ainda resta um pouco de material excedente, retirado do Km 361+700. Devido a já alteração da área, entende que ela pode ser utilizada conforme a Portaria 289/2013 para conservação do trecho Concessionado.

**Considerações/Conclusões**

Diante do exposto nesse Relatório, entende-se que tal material deverá ser encaminhado para a Diretoria de Proteção Ambiental para embasar a autuação da Concessionária Régis Bittencourt pelos seguintes



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

descumprimentos de condicionantes:

1. Alteração de projeto sem a prévia anuência do Ibama - Descumprimento da Condicionante Geral 1.3 da Licença de Instalação 907/2012 - Qualquer alteração das especificações do Projeto aprovado deverá ser precedida de anuência do IBAMA.
2. Descumprimento da Condicionante 2.6, por utilização de Dmes não autorizadas na Licença de Instalação - 2.6 Não dispor material excedente em áreas distintas das aprovadas: DME km 348; DME 1 km 353 (353+000); DME 2 km 353 (353+150); DME 3 km 353 (353+950); DME 4 km 353 (353+950); DME 1 km 354 (354+000); DME 2 km 354 (354+450); DME km 355 (355+250); DME km 356 (356+400); DME 1 km 361 (361+700).
3. Descumprimento da Condicionante 2.1 da ASV 729/2012, o qual definia o quadro de áreas a ser suprimido para as intervenções. Ademais, deverá ser solicitado ao empreendedor a comprovação dos Programas Ambientais no trecho não licenciado, sob pena de enquadramento de não cumprimento dos Programas Ambientais solicitados na Licença de Instalação. Reitera-se que a comprovação deverá vir especificamente dos trechos não licenciados.

Em relação as atividades autorizadas em vistoria técnica, listam-se os seguintes:

1. Retorno Operacional nos Km 351+000 e Km 352+000 - - no caso de não necessidade de supressão de vegetação já prevista, considerando que trata-se de obra de melhoramento, possível de enquadramento na Portaria 289/2013- MMA.
2. União das três ADMES do Km 354
3. Início das atividades de escavação do túnel de emergência
4. Utilização da área do Km 361 como ADME.
5. Implantação das áreas de escape Km 353+000/S e 362+000/S - no caso de não necessidade de supressão de vegetação não prevista, considerando que trata-se de obra de melhoramento, possível de enquadramento na Portaria 289/2013- MMA.

Já em relação a utilização da Área do Km 362 - Bananal como ADME e a parte externa do túnel de emergência, deverá ser apresentado Inventário Florestal para complementar o da ASV 729/2013 e aguardar a retificação e renovação da ASV e da LI para o início das obras.

Brasília, 23 de janeiro de 2017

**Carla Fonseca de Aquino Costa**  
Analista Ambiental da COTRA/IBAMA

**Diogo da Costa Ferreira**  
Analista Ambiental da COTRA/IBAMA

**Larissa Carolina Amorim dos Santos**  
Analista Ambiental da COTRA/IBAMA