



SERVIÇO PÚBLICO FEDERAL
MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE - MMA
INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS - IBAMA

TERMO DE ABERTURA DE VOLUME

Na dia 23 de setembro do ano de 2008, lavro o presente Termo de Abertura do Volume X do Processo nº 02001.006860/05-95, referente ao Licenciamento Ambiental do empreendimento: RODOVIA BR 319/AM-RO, iniciado na folha 1786.


WANDERLEI REINECKE
ANALISTA AMBIENTAL

0111111111



Fls.	1787
Proc.	6860/05

SERVIÇO PÚBLICO FEDERAL
MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE
INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS

NOTA TÉCNICA Nº 185/2008/COTRA/CGTMO/DILIC/IBAMA

Assunto: Rodovias Federais para a Região Amazônica *versus* Licenciamento Ambiental – necessidade urgente de Planejamento Governamental e Políticas Públicas

Data: 23 de setembro de 2008

INTRODUÇÃO

1. Estão sendo desenvolvidos nesta Diretoria de Licenciamento Ambiental do IBAMA vários empreendimentos rodoviários na Região Amazônica, estando em estágios diversos quanto aos procedimentos e emissão de licenças ambientais.
2. Apesar de todos os impactos ambientais destas rodovias estarem em análise no âmbito do licenciamento ambiental, verifica-se que grande parte dos principais impactos significativos é de ordem indireta, ou seja, não relacionam-se diretamente com as obras específicas de pavimentação da rodovia, mas sim com processos motivados pela melhoria de acesso e fluxo à região, ou seja, indução do aumento do desmatamento regional, ameaça à biodiversidade regional, aumento de ocupação irregular e grilagem de terras públicas, conflitos fundiários e violência no campo, migração inter-regional e pressão por serviços públicos, etc.
3. Tendo em vista a complexidade destes impactos indiretos, bem como a dificuldade do instrumento "licenciamento ambiental" ser realmente eficaz para a mitigação e o controle desses impactos, evoca-se a necessidade urgente de estabelecimento de políticas públicas realmente capazes de estabelecer mecanismos de sustentabilidade ambiental nas Áreas de Influência de rodovias a serem pavimentadas na Região Amazônica.
4. Denota-se que tal discussão e posterior encaminhamento de ações ambientais propostas, muitas delas de caráter interinstitucional, deverá ser comandada pelo Ministério do Meio Ambiente, pois estão envolvidas questões que muitas vezes extrapolam as responsabilidades do IBAMA frente ao licenciamento ambiental.

EMPREENDIMENTOS RODOVIÁRIOS EM LICENCIAMENTO

5. Atualmente há vários processos de licenciamento ambiental de pavimentação de rodovias na Região Amazônica nesta Diretoria de Licenciamento Ambiental do IBAMA. Verificando-se estes processos apresenta-se a seguinte situação quanto ao estágio de licenciamento ambiental:

6. - **BR-319/AM-RO (Trecho Manaus/AM – Porto Velho/RO):** no âmbito da Comissão de Arbitragem junto à Advocacia-Geral da União, desde outubro de 2005, buscou-se a resolução das divergências entre IBAMA e DNIT quanto à definição dos procedimentos de licenciamento dessa rodovia. Somente em junho de 2007 foi firmado Termo de Acordo e Compromisso entre DNIT e IBAMA de modo a adequar o licenciamento e regularização ambiental da rodovia BR-319, separando-os em vários trechos com situações diferentes frente ao licenciamento:



- Segmento entre os Km's 250 e 655,7 foi estabelecido entre IBAMA e DNIT que este trecho demanda licenciamento ambiental ordinário da rodovia pelo IBAMA, exigindo a apresentação de EIA/RIMA e paralisação de quaisquer obras deste trecho.

- Segmento A (Km's 0,0 a 250), Segmento B (Km's 655,7 ao 877 – Humaitá/AM a Porto Velho/RO): ficaram autorizadas as obras de manutenção, conservação e restauração, bem como recuperação dos passivos ambientais da rodovia, excetuando do objeto do Termo as autorizações para a exploração de jazidas, "bota-foras", construção de canteiros, acessos e remoção de vegetação e outras atividades que demandem licenças ou autorizações específicas.

- SEGMENTO C (Km 177,8 ao 250) o DNIT ficou autorizado a proceder a finalização das obras de pavimentação/reconstrução e a instalação/substituição de obras-de-arte, bem como a mitigação dos impactos ambientais já desenvolvidos, recuperação das áreas degradadas, e controle e prevenção dos processos erosivos.

7. Ressalta-se que a pavimentação dessa rodovia será um fator de pressão sobre os recursos naturais por interceptar uma região com baixíssima densidade demográfica, e com paisagens naturais ainda preservadas. Tal pavimentação, sem os devidos cuidados e desenvolvimento de programas específicos, como àqueles previstos para a rodovia BR-163, se apresentará como uma motivação de migração intensa para as margens da rodovia, além de possibilitar o acesso necessário para a exploração contínua da floresta, em sua maior parte realizada de forma irregular.

8. - **BR-163/MT-PA (Guarantã do Norte/MT- Santarém/PA):** emissão da Licença Prévia 225/2005 e seguintes Licenças de Instalação para o DNIT, para os seguintes trechos:

- LI 485/2007: para a pavimentação da rodovia BR-163, entre a cidade de Guarantã do Norte/MT à Divisa MT/PA, entre os Km's 1070,74 ao 1121,20, com 50,66 km de extensão;

- LI 486/2007: para a pavimentação da rodovia BR-163, na travessia urbana de Novo Progresso/PA, do Km 318 ao Km 323, com 05 km de extensão;

- LI 378/2006: para pavimentação do trecho da rodovia BR-163, no segmento entre Santarém/PA e Rurópolis/PA, entre os Km's 914 e 894 (processo 02018.000043/2000-50);

- LI 425/2007: para a pavimentação da rodovia BR-163, na travessia urbana de Guarantã do Norte/MT, com 06 km de extensão;

- LI 504/2008: para a pavimentação do trecho da BR-230 (este trecho da BR-230 foi incorporado ao processo da BR-163), entre o entroncamento com a BR-163 (Campo Verde) até o início da travessia do rio Tapajós (localidade de Miritituba/Itaituba/PA), nos Km's 1096 ao 1129, com 33 km de extensão.

9. Para o trecho compreendido no terço médio da rodovia, entre a Divisa MT/PA e Rurópolis/PA, excluindo a área urbana de Novo Progresso/PA, e referente ao segmento de maior sensibilidade ambiental, não foi concedida Licença de Instalação, restando várias pendências de atendimento de condicionantes da LP por parte do DNIT.

10. - **BR-174/AM-RR (Manaus/AM – Fronteira Brasil-Venezuela):** essa rodovia possui 972,3 km de extensão e apresenta diversas irregularidades perante o licenciamento ambiental. Encontra-se completamente pavimentada, sendo que, em 1997, o IBAMA emitiu a Licença de Instalação nº 015/1997, renovada em 23/09/1999, com validade até 2001, tendo como única condicionante a necessidade de assinatura de TAC - Termo de Ajustamento de Conduta com o IBAMA para execução de várias medidas ambientais e recuperação de áreas degradadas ao longo da rodovia.

11. No entanto, tal TAC não foi assinado, estando a LI vencida desde 2001, assim a rodovia encontra-se em total irregularidade perante o licenciamento ambiental, pois mesmo que as obras já estivessem finalizadas, o DNIT deveria ter requisitado a Licença de Operação da rodovia. Devido a esta situação foram emitidos diversos Autos de Infração ao DNIT, e atualmente, a recuperação dos passivos ambientais ao longo da rodovia é objeto de duas Ações Cíveis Públicas 2003.32.00.007490-6 e 2003.32.00.007092-6, referentes à recuperação ambiental de áreas

CONFIDENTIAL

degradadas ao longo da rodovia BR-174, no Estado do Amazonas e na Terra Indígena Waimiri-Atroari;

12. - **Rodovia BR-317/AM-AC:** rodovia localizada nos Estados do Amazonas e do Acre, este IBAMA somente licencia somente o trecho entre a Divisa AM/AC e a cidade de Boca do Acre/AM (no Estado do Amazonas). Atualmente, este IBAMA emitiu Termo de Referência para a realização do Estudo de Impacto Ambiental para as obras de pavimentação, aguardando-se sua apresentação por parte do DNIT.

13. Quanto ao Estado do Acre, não nenhum processo de licenciamento neste IBAMA, sendo que por informações repassadas pelo DNIT e pelo próprio IMAC, esse Órgão Estadual de Meio Ambiente procedeu a emissão das licenças ambientais para pavimentação entre os Km's 93 e 415,7.

14. - **Rodovia BR-364 (Estado do Acre):** Segundo o Plano Nacional de Viação, a rodovia BR-364 possui 875,8 km de extensão somente no Estado do Acre, não constando qualquer processo de licenciamento neste IBAMA. Apesar de não haver informações do DNIT quanto à situação da rodovia, é de conhecimento de que a mesma está sendo pavimentada, provavelmente licenciada no IMAC – Instituto de Meio Ambiente do Acre.

15. Cabe destacar a problemática relacionada ao licenciamento da rodovia BR-364 no âmbito estadual, pois além desta interceptar mais de um Estado, esta rodovia também passa por uma região de alta sensibilidade ambiental, com alto grau de preservação de Floresta Amazônica.

16. - **BR-156/AP** – atualmente para esta rodovia somente há uma licença de instalação emitida para o Trecho 374,7 (rio Tracajatuba) ao Km 801,9 (rio Oiapoque), referente à Licença de Instalação 325/2005 com validade até 07/08/2010.

17. - **BR-230/PA (Marabá/PA – Itaituba/PA):** há somente a Licença de Instalação - LI 401/2006 para a pavimentação do trecho entre Altamira (Km 589,4) e Medicilândia (Km 505), com 84,4 km de extensão, e com validade até 25/10/2009.

18. - **BR-158/MT** – recentemente foi emitida Licença de Instalação 533/08, em 14/07/2008, para os trechos entre os Km 328 (cidade de Ribeirão Cascalheira) e Km 417,8 (Localidade de Aló Brasil), excluindo o trecho da Terra Indígena Maraiwatsede.

PRINCIPAIS PROBLEMAS AMBIENTAIS ENVOLVIDOS NO LICENCIAMENTO DAS OBRAS DE PAVIMENTAÇÃO DE RODOVIAS NA AMAZÔNIA

19. Atualmente há uma grande listagem de bibliografia especializada sobre as inter-relações entre a implantação / pavimentação de rodovias e uma profunda transformação no uso e ocupação regional, com fortes interferências no avanço do desmatamento e outros fatores de pressão sobre os recursos naturais. Dentre estas potenciais impactos significativos destacam-se:

20. **DESMATAMENTO – AVANÇO E POTENCIALIZAÇÃO:** comumente acontece o mesmo padrão de ocupação da floresta nas proximidades de rodovias na Amazônia em regiões florestadas e pouco habitadas, como por exemplo nas rodovias BR-163, BR-364 e BR-319.

21. De forma resumida ocorre o seguinte padrão de ocupação: após a abertura da rodovia, há uma grande procura de terras no seu entorno, iniciando geralmente pelo processo de grilagem e ocupação de terras públicas. Depois da efetiva ocupação das terras pelos fazendeiros e madeireiros - geralmente ocorrendo de forma ilegal, e sem concessão pública ou registro cartorial -, o próximo passo do processo de ocupação é relativo à construção de ramais e estradas particulares a partir da rodovia. Concomitantemente se realiza a etapa do desmatamento de grandes áreas, a partir do acesso fornecido pelas estradas particulares, com a utilização das madeiras nobres, e queima do restante considerado não viável economicamente.. Posteriormente se dá a formação de pastagens, substituindo-se a floresta por capim (geralmente com espécies exóticas como *Brachiaria spp.*) a ser consumido pela criação de gado, o que acarretará na conversão integral, até certo ponto irreversível, de grandes áreas em simples campos para pasto.

22. Com base no padrão de ocupação apresentado, e verificando a situação atual do desmatamento da Amazônia, podemos verificar nas últimas décadas, os grandes investimentos

SECRET

em infra-estrutura, especialmente rodovias, com implantação de novas vias ou pavimentação e ampliação das já existentes, têm sido uma das principais causas do desflorestamento nessa região. Segundo o Plano de Ação para a Prevenção e Controle do Desmatamento na Amazônia Legal, estima-se que entre, 1978 e 1994, cerca de 75% do desflorestamento na Amazônia ocorreram dentro de uma faixa de 50 km de cada lado das rodovias pavimentadas da região, o que evidencia a forte correlação entre ambos os fatores.

23. A implantação ou pavimentação das rodovias na Amazônia Legal proporciona uma forte valorização de terras em sua área de influência, mesmo antes da implantação das obras. Na maioria dos casos, a especulação fundiária pela valorização das áreas, a grilagem de terras públicas, as tendências de migrações para ocupação das novas áreas, somente fazem aumentar a pressão sobre os recursos naturais, com a abertura de novas frentes de desmatamento e a ocupação desordenada do espaço.

24. - **AMEAÇA À BIODIVERSIDADE:** A implantação de rodovias na região Amazônica, em complementação ao avanço induzido do desmatamento, possui um grande fator de pressão sobre os recursos naturais e áreas de grande relevância ecológica. Em alguns casos, como a BR-163 e BR-319, tais rodovias atravessam áreas classificadas como de grande importância para a conservação da biodiversidade, sendo que em algumas qualificadas como Áreas Prioritárias para Conservação.

25. Algumas das Unidades de Conservação Federais criadas recentemente na área de Influência de rodovias, para apresentar-se como possível barreira contra frentes de desmatamento e ocupação:

- BR-319-AM/RO: Reserva Extrativista do Lago de Capanã Grande, ampliação da Floresta Nacional de Balata-Tufari; Parque Nacional do Jari, Floresta Nacional de Iquiri e Reserva Extrativista do Médio Purus.

- BR-163/MT-PA: Parque Nacional do Jamanxim, Parque Nacional do Rio Novo, ampliação do Parque Nacional da Amazônia, Floresta Nacional do Trairão, Floresta Nacional do Amaná, Floresta Nacional do Crepori e Floresta Nacional do Jamanxim.

26. Como exemplo, podemos destacar os resultados de vistorias realizadas em 2005, 2006 na região de entorno da rodovia BR-319, no trecho entre os Km's 177 e 250, que apresentava paisagens eminentemente preservadas de Floresta Amazônica, com poucas áreas desmatadas esparsas na faixa de domínio, sendo que mesmo assim, de tamanhos diminutos, e realizadas por posseiros para subsistência.

27. No entanto, já em 2007, podemos observar que a situação de conservação ambiental da região está mudando bruscamente com o avanço das obras de reconstrução e pavimentação da rodovia, pois constatou-se o desmatamento crescente de áreas situadas na faixa de domínio da rodovia, principalmente no trecho já pavimentado de cerca de 25 km.

28. - **POTENCIALIZAÇÃO DE OCUPAÇÃO E GRILAGEM DE TERRAS PÚBLICAS:** em parte dos casos o desmatamento ser realizado principalmente por posseiros, ou seja ocupantes irregulares que vêm nas margens da rodovia novas possibilidades de obterem o acesso à terra e aos recursos naturais presentes no entorno. Sendo que este processo de ocupação iniciou-se exclusivamente pelas melhores condições de acesso dado pela obras de pavimentação. Como exemplo, visualizam-se os crescentes desmatamentos e as queimadas que estão sendo executadas por esses posseiros nas margens das rodovias BR-319 e BR-163.

29. Além disso, na rodovia BR-319 já se verificou diversas áreas ao longo da rodovia sendo delimitadas e sinalizadas como pertencentes a particulares ou à associações de agricultores, e tal fato mesmo na faixa de domínio da rodovia. Cabe destacar que quase toda a área de influência da rodovia BR-319 relacionam-se a terras públicas pertencentes à União, demonstrando assim a grande procura de terras no seu entorno, iniciando o processo de grilagem e ocupação de terras públicas.

30. - **CONSTRUÇÃO IRREGULAR DE RAMAIS, ACESSOS E ESTRADAS PARTICULARES:** em complementação à ocupação irregular de terras públicas, e avanço do desmatamento, e como já ocorre em outras rodovias, depois da efetiva ocupação das terras pelos

Continued

fazendeiros e madeireiros são construídos ramais e estradas particulares a partir de interseções com a rodovia, que alavancam e possibilitam o avanço do desmatamento na região.

31. Esta situação torna-se mais preocupante, pois existem exemplos claros de ocupação desordenada associada ao desmatamento crescente nas margens de rodovias em outras regiões da Amazônia, como no entorno da BR-158, BR-317, BR-163 e BR-230-Transamazônica.

O CASO DA RODOVIA BR-163 / POLÍTICAS PÚBLICAS VERSUS LICENCIAMENTO AMBIENTAL

32. Segundo a Nota Técnica nº 046/08/COTRA/CGTMO/DILIC, o licenciamento ambiental da rodovia BR-163/MT/PA (Trecho Garantã do Norte/PA a Rurópolis/PA) já resultou na emissão das seguintes licenças:

- LP nº 225/02, conferindo viabilidade ambiental para os segmentos: Garantã do Norte/MT – Divisa MT/PA, Divisa MT/PA – Rurópolis/PA; e BR-230/PA, entre o entroncamento com a BR-163 e Miritituba/PA;

- LI nº 389/06, autorizando obras nas pontes sobre o igarapé Espinho, igarapé Parada e rio Itapacura;

- LI nº 390/06, autorizando obras nas pontes sobre o rio Itapacurazinho;

- LI nº 391/06/06, autorizando obras na travessia urbana de Garantã do Norte/MT;

- LI nº 392/06, autorizando obras no riozinho das Arraias;

- LI nº 425/07, autorizando obras na travessia urbana de Garantã do Norte/MT;

- LI nº 485/07, autorizando obras de Garantã do Norte/MT até a Divisa MT/PA;

- LI nº 486/07, autorizando obras na travessia urbana de Novo Progresso/PA.

33. Apesar da liberação de licenças ambientais para vários trechos da rodovia, e principalmente a sua Licença Prévia, vale lembrar que a viabilidade ambiental dessa rodovia, somente foi garantida após a proposição de diversas ações de governo para controle dos impactos ambientais indiretos da rodovia, consubstanciados na Plano BR-163 Sustentável / PDS-BR-163.

34. Citando o Parecer Técnico nº 116/2005-COTRA/CGLIC/DILIQ, elaborado um pouco antes da emissão da Licença Prévia da BR-163 e consequente atestação da viabilidade ambiental do empreendimento:

Os impactos negativos de maior complexidade e, portanto, mais difíceis de serem mitigados são aqueles de natureza indireta. São entendidos como os mais importantes: incremento nas taxas de desmatamento e no número de queimadas; possibilidade, em longo prazo, de alterações climáticas na região; perda de biodiversidade; efeito de borda; fragmentação de habitats; erosão e deriva genética; elevação dos conflitos de uso do solo; ruptura de relações sociais; alteração na dinâmica fundiária, como propensão para concentração de terras; elevação da pressão sobre as comunidades indígenas. ()*

A preocupação com esses impactos indiretos é agravada em decorrência: do grau de conservação e fragilidade ambiental dos ecossistemas na área de influência da rodovia; da carência de informações e pesquisas sobre a região, seus ecossistemas, biodiversidade e modelos sustentáveis de atividades econômicas; dos potenciais conflitos sócio-ambientais; da magnitude, abrangência e irreversibilidade dos impactos identificados pelos estudos desenvolvidos até o momento (EIA/RIMA e PDS - BR-163); e da carência do Estado de Direito na região, caracterizada pela precariedade da situação institucional e pela atual estrutura fundiária. ()*

35. Entretanto, o que verificamos atualmente é que as diretrizes e ações do Plano BR-163-Sustentável / PDS-BR-163 não têm sido efetivamente desenvolvidos pelos vários Órgãos participantes, devido à falta de recursos técnicos, humanos e financeiros. A Nota Técnica nº 046/08/COTRA/CGTMO/DILIC afirma que:

0-11-1977

O IBAMA, até então, tem dado prosseguimento aos licenciamentos ambientais de instalação de trechos considerados de menor sensibilidade ambiental, contudo, recentemente, foram protocolados novos requerimentos de licenciamentos ambientais que interceptam áreas entendidas como de maior complexidade ambiental. Tais requerimentos referem-se, especificamente, aos segmentos integrantes da "Terra do Meio" isto é, entre a Divisa MT/PA e o município de Trairão/PA.

Para o atendimento a essas novas demandas de licenciamento, notadamente, deve haver pleno atendimento às condições estabelecidas no âmbito da LP nº 225/05 (responsabilidade do DNIT) e, ainda, efetivação das ações constantes no Plano de Desenvolvimento Sustentável da BR-163 (PDS-163), coordenado pela Casa Civil da Presidência da República.

Nesse sentido, e considerando que nos autos do processo de licenciamento ambiental constam, como ações efetivas, apenas informações sobre a criação de Unidades de Conservação na área de Influência do empreendimento, entendo que a continuidade dos licenciamentos ambientais pretendidos deva estar vinculada à implantação das diversas ações indicadas no PDS-163

Entre as principais ações demandadas no âmbito da Área de Influência da BR-163, cabe destacar as seguintes: regularização fundiária, inclusive de terras indígenas; fortalecimento dos serviços de segurança pública e de fiscalização; estruturação dos serviços essenciais para a população da área de influência; implantação (efetiva) das unidades de conservação; e desenvolvimento e fomento de tecnologias alternativas e sustentáveis de produção.

36. E ainda conclui que:

Caso contrário, ou seja, continuar o licenciamento ambiental de instalação da rodovia sem a efetiva implantação das ações do PDS-163, o projeto de asfaltamento da rodovia BR-163/PA contribuirá, s.m.j, para elevar a pressão sobre o "arco do desmatamento", agravando os problemas ambientais e sociais na Amazônia Brasileira.

37. Tal situação de não implementação de políticas públicas para a Área de Influência da BR-163 torna-se mais preocupante, devido esta rodovia não ser a única com obras de pavimentação em andamento na Região Amazônica. Trechos de rodovias como a BR-230 (Transamazônica), BR-156, BR-364 e BR-319 e BR-158) estão em fase de instalação da pavimentação, sem que qualquer plano ou programa governamental, nos moldes do PDS-163, fosse desenvolvido para as suas Áreas de Influência.

CONCLUSÕES/RECOMENDAÇÕES

38. De forma geral, não verifica-se uma padronização de exigências de monitoramento e controle ambiental nas licenças ambientais já emitidas por este IBAMA para rodovias na Amazônia, demonstrando as dificuldades na definição ampla de ações de mitigação dos impactos indiretos das obras de pavimentação, ou seja, indução do aumento do desmatamento regional, ameaça à biodiversidade regional, aumento de ocupação irregular e grilagem de terras públicas, conflitos fundiários e violência no campo, migração inter-regional e pressão por serviços públicos, etc.

39. Como é de conhecimento geral, o processo de desmatamento e grilagem na Região Amazônica somente foi retardado pelas péssimas condições de trafegabilidade nas rodovias lá existentes, que dificultou o acesso e restringiu em parte o aumento das áreas de desmatamento. Tal entendimento está de acordo com dados publicados no Plano de Ação para a Prevenção e Controle do Desmatamento na Amazônia Legal, que estimou que entre, 1978 e 1994, cerca de 75% do desflorestamento na Amazônia ocorreram dentro de uma faixa de 50 km de cada lado das rodovias pavimentadas da região, o que evidencia a forte correlação entre ambos os fatores, ou seja construção/ pavimentação de rodovias versus desmatamento.

02/10/2017

40. As propostas de pavimentação das rodovias BR-163, BR-319, ~~BR-364~~, ~~BR-230~~, ~~BR-317~~ e ~~BR-174~~, ~~BR-158~~ e ~~BR-156~~ são exemplos claros de empreendimentos passíveis de gerarem tais impactos. Cabe destacar os impactos mais significativos são considerados indiretos, e não são causados propriamente pelas obras de pavimentação das rodovias. Nessa situação as rodovias depois de pavimentadas apresentam-se como um fator que melhora o acesso, na maioria dos casos, à regiões pouco habitadas e de baixa densidade populacional, possibilitando e induzindo a ocorrência dos impactos ambientais citados acima, principalmente processos de desmatamento e ocupação de terras públicas.

41. Devido ao caráter indireto desses impactos, há situações que extrapolam em muito a abrangência do procedimento de licenciamento ambiental e as responsabilidades específicas do empreendedor (como o DNIT), demandando a interface e a colaboração mútua de vários outros Órgãos e Instituições governamentais para a mitigação e controle das pressões e interferências negativas da pavimentação de rodovias na Amazônia.

42. Todavia, apesar da necessidade urgente de aplicação de medidas eficazes e abrangentes com participação de vários Órgãos, ainda há uma certa demora na efetivação destas, denotando um planejamento governamental pouco focado na avaliação do viés ambiental desses empreendimentos rodoviários, e com reflexos ambientais negativos para a Região Amazônica.

43. Demonstra-se clara a necessidade e, principalmente, a urgência na discussão dos problemas relacionados à pavimentação de rodovias na Amazônia, devido à atual insuficiência do instrumento "licenciamento ambiental" para o trato adequado da questão.

44. Assim, políticas públicas já previstas devem ser implementadas, como aquelas listadas, de forma geral, no "Plano de Ação para a Prevenção e Controle do Desmatamento na Amazônia Legal", do Governo Federal, como valorização da floresta para fins de conservação da biodiversidade, manejo florestal sustentável, melhoria da qualidade de vida de populações locais, utilização de áreas já desmatadas, ordenamento fundiário e territorial da ocupação regional com o combate à grilagem de terras públicas, planejamento estratégico de obras públicas, entre outras.


45. Como exemplo de processo que extrapola o licenciamento ambiental, e que se apresenta como fator muito importante para a prevenção do avanço do desmatamento e ocupação irregulares apresenta-se a criação e implementação de Unidades de Conservação para a Área de Influência dessas rodovias. Pois, como já visualizado, a simples existência dessas UC's ou diminuem substancialmente o desmatamento local nas margens da rodovia, ou na melhor das hipóteses, servem como barreira física para o avanço do Arco do Desmatamento. No entanto, somente a alocação de recursos humanos e financeiros nessas UC's, com a devida implementação e estruturação das mesmas, pode tornar permanente e duradoura a proteção dessas áreas.

46. Vale ressaltar a proposta de criação de várias unidades de conservação na região da rodovia BR-319 (Manaus/AM-Porto Velho/RO) certamente será um forte instrumento de prevenção e controle do desmatamento. Todavia, nem todas as Unidades de Conservação propostas, como Parques Nacionais, Florestais Nacionais e Reservas Extrativas e de Desenvolvimento Sustentável, numa área total de 79.260 km², foram ainda criadas, o que torna ainda mais preocupante o futuro dessa região central da Amazônia.

47. Outro fator imprescindível está no aumento da presença do Estado nas Áreas de Influências dessas rodovias, e neste sentido, Órgãos de fiscalização ambiental deveriam ser fortalecidos, aparelhados e treinados para os novos desafios trazidos pelas atividades irregulares induzidas por essas rodovias. O IBAMA, os Órgãos Estaduais de Meio Ambiente e os Batalhões Ambientais dos Estados deveriam ser melhor preparados para suportar o aumento das demandas ambientais, e conseqüente elevação dos esforços de controle de ilícitos e crimes ambientais. A falta de governança, ou comumente chamada falta de presença do Estado, não pode ser uma justificativa plausível e aceitável para o avanço do desmatamento na Amazônia, e tais problemas devem ser urgentemente resolvidos.

48. Entende-se que a proposição, e principalmente, a implementação de políticas públicas para a região, devem ser um fator concomitante ou até mesmo anterior às diversas fases do

SECRET

Fls.	1794
Proc.	6860/05
Assinatura	


licenciamento ambiental das rodovias, notadamente a definição de plano estratégico para contenção do desmatamento, como:

- inserção urgente do viés ambiental durante a elaboração e decisão quanto à políticas, planos e programas governamentais para a Amazônia, principalmente no planejamento logístico de transportes para a região, principalmente em fase anterior ao procedimento de licenciamento ambiental;
- interlocução e definição de estratégias e ações conjuntas com Órgãos com atuação na região: IBAMA, Instituto Chico Mendes, Serviço Florestal Brasileiro, Governos Estaduais, OEMA's, INCRA, FUNAI, FUNASA, Polícia Federal, órgãos e bancos oficiais de crédito e fomento;
- implementação e fortalecimento do "Plano de Ação para a Prevenção e Controle do Desmatamento na Amazônia Legal" do Governo Federal, com as diversas ações específicas para cada Órgão acima citado;
- a criação e estruturação de Unidades de Conservação como barreiras ao desmatamento e ocupação, principalmente de UC's de Proteção Integral;
- aumento das ações de controle e fiscalização nas Áreas de Influência para todas as rodovias, com alocação de recursos humanos e financeiros;
- possibilidade de aplicação conjunta de criação de UC's e efetivação do conceito teórico de Estrada-Parque em algumas situações, como a rodovia BR-319.

49. Esta situação demanda a elaboração de propostas e execução de ações que visem a solução dos principais problemas relacionados, e como tais ações são consideradas de tamanha complexidade, tanto que envolvem vários Órgãos Públicos, e até encaminha para uma modificação na postura frente ao licenciamento ambiental desses empreendimentos rodoviários, conclui-se que estas discussões deverão envolver, preponderantemente, o Ministério do Meio Ambiente, como: 1- responsável pela formulação e proposição de políticas públicas para a Região Amazônica, e 2- articulador inter-institucional para estabelecer a efetiva execução física e orçamentária das ações e atividades de mitigação e controle dos impactos indiretos significativos dessas rodovias.

50. Por fim, ressalta-se que as ações aqui apresentadas em síntese e os encaminhamentos propostos neste documento são imprescindíveis para o estabelecimento de condições mínimas de viabilidade ambiental desses empreendimentos rodoviários na Amazônia, pois conclui-se que, sem a aplicação de políticas públicas, de forma abrangente e efetiva, para prevenção e controle dos impactos ambientais indiretos causados pela pavimentação dessas rodovias, lançam-se dúvidas preocupantes quanto ao futuro e conservação do patrimônio ambiental da Região Amazônica.

51. Assim, sugiro o envio deste documento para o Ministério do Meio Ambiente, especificamente para a Secretaria de Biodiversidade e Florestas e Secretaria de Mudanças Climáticas e Qualidade Ambiental para conhecimento e encaminhamentos necessários.


Wanderlei Reinecke
Analista Ambiental / DILIC

Diretoria de Planejamento e Pesquisa
Coordenação-Geral de Meio Ambiente
Ofício n.º 240/2008/CGMAB/DPP

Brasília, 03 de outubro de 2008.

A Senhora
Rosa Helena Zago Loes
Coordenadora-Geral de Transporte, Mineração e Obras Civis
Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis – IBAMA.
Setor de Clubes Esportivos Norte, Trecho 2,
Edifício Sede do IBAMA, Bloco “C”- 1º andar.
70818 - 900 – Brasília/DF


Assunto: BR 319 – Encaminhamento de programas ambientais.

Senhora Coordenadora-Geral,

Em continuidade ao processo de licenciamento ambiental da Rodovia BR 319, encaminhamos anexo o Relatório de Qualidade de Água do Segmento C.

Esclarecemos que o Relatório Final do Programa de Monitoramento da Fauna dos Segmentos A, B e C, com a indicação das passagens de fauna, bem como projeto tipo, será protocolado até o dia 10 de outubro de 2008.

Atenciosamente,


JAIR SARMENTO DA SILVA
Coordenador-Geral de Meio Ambiente

cs. 770 711

A Camu
em 03/10/08
g.

A CONTRA

Pl análise e

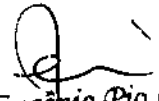
providencia
7/10/08

Rosa Helena Zago Loes
Coordenadora de Mineração e
Obras Civis - Matr 685658
COMOC/CGTM/DILIG/IBAMA

po

D. WANNELLE

Att.


Eugênio Pio Costa
Coordenador de Transportes
CONTRA/CGTMO/DILIG/IBAMA

07.10.2008



SERVIÇO PÚBLICO FEDERAL
MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE
INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS - IBAMA
DIRETORIA DE LICENCIAMENTO AMBIENTAL

RELATÓRIO DE VISTORIA Nº 077/2008-COTRA/CGTMO/DILIC

Brasília, 06 de outubro de 2008

Dos Técnicos: Wilson José Naliato - Analista Ambiental
Wanderlei Reinecke - Analista Ambiental

Ao Coordenador: Eugênio Pio Costa
COTRA/CGTMO/DILIC

Assunto: Vistoria realizada no Segmento B da rodovia BR-319, entre as cidades de Porto Velho/RO e Humaitá/AM, entre os dias 25 e 26 de setembro de 2008.

Processo: 02001.006860/2005-95

INTRODUÇÃO

- Este documento apresenta os resultados da vistoria técnica realizada entre os dias 17 e 21 de setembro deste ano, ao empreendimento denominado BR-319, entre Porto Velho, no Estado de Rondônia, e Humaitá, no Estado do Amazonas.
- De acordo com o Termo de Acordo e Compromisso entre DNIT e IBAMA, assinado em junho de 2007, houve autorização para as obras de restauração ou reconstrução da rodovia BR-319, nos seguintes trechos:

MANUTENÇÃO, CONSERVAÇÃO E RESTAURAÇÃO		KM INICIAL	KM FINAL
SEGMENTO A	MANAUS - TRAVESSIA DO RIO TUPUNÃ (OU TUPANA)	0,00	177,8
SEGMENTO B	ENTRONCAMENTO BR-230(A) - INÍCIO TRAVESSIA RIO MADEIRA (PORTO VELHO)	655,7	877,4
AMPLIAÇÃO DA CAPACIDADE (PAVIMENTAÇÃO/RECONSTRUÇÃO)		KM INICIAL	KM FINAL
SEGMENTO C	TRAVESSIA RIO TUPUNÃ (OU TUPANA) - FIM DAS OBRAS (TOTALIZANDO 72,2 KM)	177,8	250

- Assim, a recente vistoria objetivou o acompanhamento das obras somente no Segmento B acima, em vista da ausência de obras no Segmento A, bem como devido ao embargo judicial (datado de 29 de agosto de 2008) das obras no Segmento C, com obras de pavimentação/reconstrução, pela Justiça Federal do Estado do Amazonas.
- Além disso, buscou-se verificar a situação das intervenções de abertura e exploração de áreas de apoio (jazidas, áreas de empréstimo, bota-foras, usinas de asfalto e canteiros-de-obra) ao longo do Segmento B, e também constatar se aqueles programas ambientais já aprovados pela DILIC/ IBAMA, e constantes do Termo de Acordo e Compromisso estão sendo efetivamente desenvolvidos pelo DNIT e empreiteiras.

CONFIDENTIAL

CONFIDENTIAL



DESENVOLVIMENTO DA VISTORIA

5. O Termo de Acordo e Compromisso assinado entre IBAMA e DNIT dividia a rodovia BR-319/AM-RO, nos Segmentos A, B e C, e ainda o Segmento do EIA/RIMA entre o Km 250 e Km 655,7. Em complementação à essa divisão por Segmentos da rodovia, o DNIT ainda separou diversos lotes de obras para o Segmento B, conforme as figuras abaixo (Figura 1 – visão geral da BR-319 e Figura 2 – Segmento B):

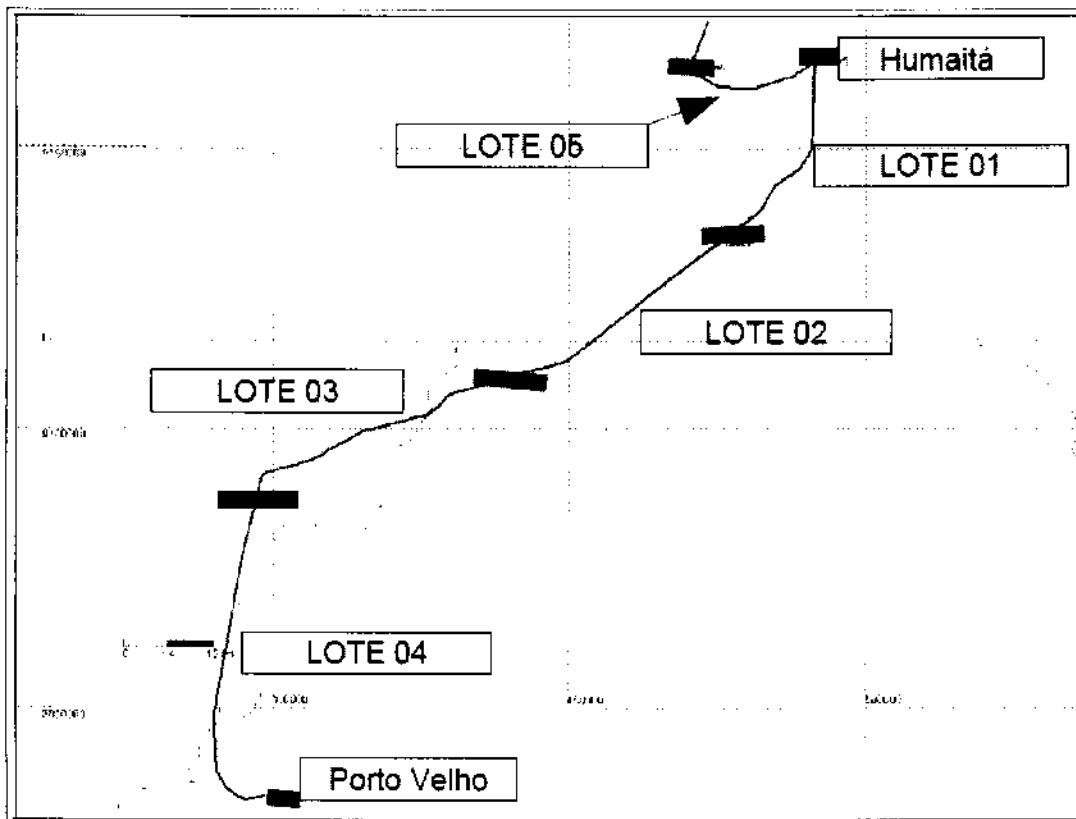
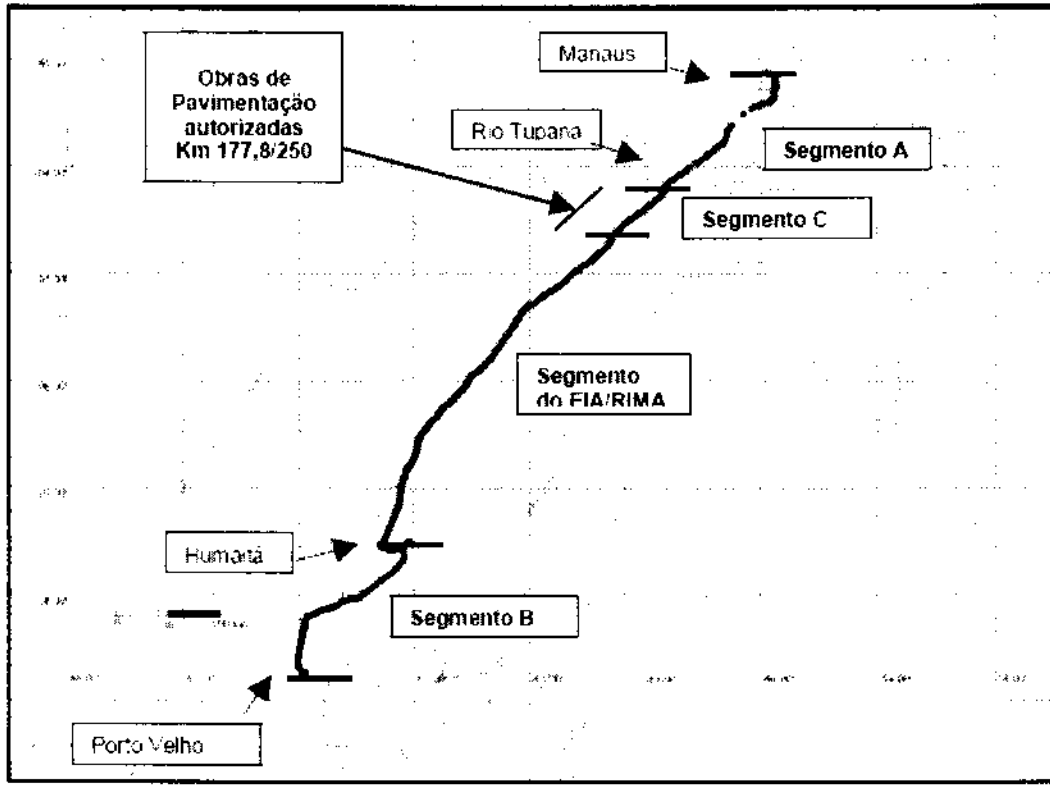


Figura 1 e 2: visão geral de toda a extensão da BR-319, entre Manaus/AM e Porto Velho/RO; e divisão em Lotes do Segmento B.



02/11/2020

6. As obras autorizadas para o Segmento B objeto da vistoria relacionam-se à manutenção, conservação e restauração, envolvendo revitalização da base, alargamento da plataforma estradal e implantação de acostamentos, e substituição da maior parte do bueiros ármicos por bueiros tubulares de concreto ao longo da rodovia. Como obras complementares, que ainda dependem de licenciamento específico a ser emitido pelo IBAMA, estão o alargamento (duplicação) de 09 pontes, e a substituição de pontes de madeira por pontes de concreto neste Segmento B.

7. Cabe destacar que as ASV's - Autorizações de Supressão de Vegetação para a faixa de domínio da rodovia neste Segmento já foram emitidas pela DILIC/IBAMA e encontram-se anexadas ao processo de licenciamento.

8. Quanto às áreas de apoio (para as jazidas e áreas de empréstimo, bota-foras, usinas de asfalto e canteiros-de-obra) nesse Segmentos B, e como nos outros Segmentos, estas estão licenciadas pelos Órgãos Estaduais de Meio Ambiente, IPAAM/AM ou SEDAM/RO ou Prefeitura Municipal de Porto Velho/RO. Tais cópias de Licenças Ambientais devem ser enviadas pelo DNIT ao IBAMA para conhecimento e acompanhamento, estando a maioria já incorporada ao processo.

9. A vistoria contou com a participação de técnicos desta Diretoria, bem como representantes das representações do DNIT em Porto Velho/RO e Humaitá/AM. Tendo início na margem esquerda do rio Madeira no ponto de travessia da Balsa, na área urbana de Porto Velho/RO, e ainda com previsão de término no entroncamento dessa rodovia com a BR-230(A) - rodovia Transamazônica -, nas proximidades de Humaitá/AM.

10. A partir desse local foi iniciada a vistoria para verificação do tipo e extensão de obras em andamento e áreas de apoio em exploração ao longo dos vários Lotes do Segmento B (separados pelo DNIT para determinar as várias empreiteiras responsáveis pelas obras em cada trecho). Destaca-se que a partir de Porto Velho/RO a sequência da numeração e identificação dos Lotes inicia-se em 04, 03, 02 e 01 até o Entroncamento com BR-230(B), e daí em sobreposição com a BR-230 ao Entroncamento BR-230(A), referindo-se ao Lote 05.

LOTES (ordem à partir de Porto Velho)	CONSTRUTORA	TRECHO (informações DNIT)	Coordenadas UTM (vistoria)		EXTENSÃO
			Início	Fim	
Lote 04	SAB	Km 872,4 (rio Madeira) - 813,6	20L 398905/ 9034120	20L 397201/ 9086744	58,8 km
Lote 03	5º Batalhão de Engenharia de Construção	Km 813,6 - 763,6	20L 397201/ 9086744	20L 438926/ 9108850	50,0 km
Lote 02	Construtora Castilho	Km 763,6 - 718,6	20L 438926/ 9108850	20M 475284/ 9133009	45,0 km
Lote 01	7º Batalhão de Engenharia de Construção	Km 718,6 - 678,6	20M 475284/ 9133009	20M 491444/ 9165438	45,0 km
Lote 05	7º Batalhão de Engenharia de Construção	Km 655,3 - 678,6 (e mais 6,7 km - acesso à Humaitá)	20M 470295 / 9163994	20M 491444/ 9165438	22,9 km

11. Lote 04 - sob responsabilidade da Construtora SAB e ENPA Engenharia e Parceria Ltda (Km 872,4 - rio Madeira - ao Km 813,6):

12. Como visualizado em campo as obras de alargamento dos acostamentos e revitalização da base já tinham terminado desde 2005 (primeira vistoria realizada pelo IBAMA), sendo que até o presente momento a empreiteira tem avançado na restauração do pavimento asfáltico ao longo desse Lote.

13. Para finalização da restauração do pavimento restam ainda a realização de tapa-buracos e reforço do pavimento asfáltico em vários trechos, também falta a instalação de sinalização vertical e horizontal na maior parte do Lote, e obras de troca de bueiros de concreto ou melhorias de bocas de alguns bueiros já existentes. Segundo previsão da própria empreiteira as obras devem ser finalizadas ainda este ano, tendo em vista o avanço da pavimentação e outras obras de menor porte.

1000





Figura 3: segmento do Lote 04 já finalizado



Figura 4: obras de restauração do pavimento

14. Vale destacar que as obras de alargamento de pontes (construídas em meia-pista), estão sendo licenciadas a parte nesta DILIC/IBAMA, não tendo sido emitida Licença de Instalação para as mesmas, mas em iminência de concessão. As pontes em sua situação atual são mostradas a seguir:



Figura 5: Ponte Km 834,9 - Igarapé Galo - Dimensões: 20,00 x 10,80 (Coordenada UTM 20L 393898 / 9070242)



Figura 6: Ponte Km 848,9 - Igarapé Bem-te-vi - Dimensões: 20,00 x 10,80 (Coordenada UTM 20L 391597 / 9056095)

15. Neste Lote não foram visualizadas áreas de empréstimo laterais, em vista da finalização das obras de terraplanagem, no entanto, foi constatado funcionamento da Usina de Asfalto no Km 05 a partir de Porto Velho/RO (Ponto GPS016 20L 393745 / 9034463), e referente à Licença de Operação 3235/NUCOF/SEDAM/RO, com validade até 14/03/2009, enviada pelo DNIT ao IBAMA.

16. A Usina de Asfalto estava em plena operação durante a vistoria, sendo visualizada a utilização de áreas laterais para depósitos dos materiais (areia, pedra britada etc) para o processo de preparação do concreto betuminoso. A Usina foi construída com aterro lateral para despejo dos materiais e componentes asfálticos no maquinário para elaboração do CBUQ, e junto ao maquinário estão dispostos 03 tanques de armazenamento de material asfáltico, e outros 03 tanques mais afastados e, aparentemente, não mais utilizados.

17. Ressalta-se que nenhuma medida prevista pelo DNIT no Sub-programa de Gerenciamento de Resíduos Sólidos e Efluentes Líquidos foi implementada para minimização da carga poluidora da Usina de Asfalto, como prevenção e mitigação de derramamento/vazamentos de óleos, graxas e combustíveis.

18. Deveriam ter sido implementadas, conforme o Sub-Programa aprovado neste IBAMA, a impermeabilização do solo, muretas de contenção de vazamentos, sistema de drenagem e recolhimento, além de caixa separadora água e óleo com canais de direcionamento, e posterior recolhimento dos resíduos. Também deveriam ter sido instalados filtros de manga para minimização da emissão de poluente atmosféricos, mas, como visto em campo (figura 8), este equipamento não foi



100-441147-100

inserido na Usina de Asfalto, já que apresentou grande quantidade de gases expelidos durante a operação da Usina.

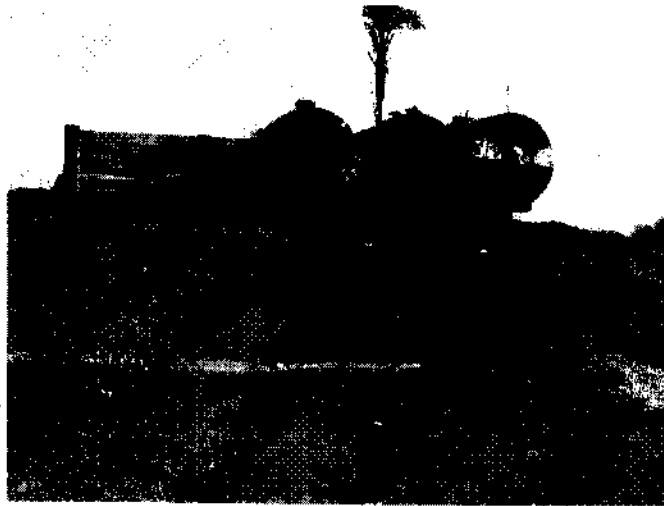


Figura 7: segmento do Lote 04 já finalizado



Figura 8: segmento com demanda de recapeamento e finalização da instalação do pavimento. (Ponto GPS016 20L 393745 / 9034463)



Figura 9: segmento do Lote 04 já finalizado

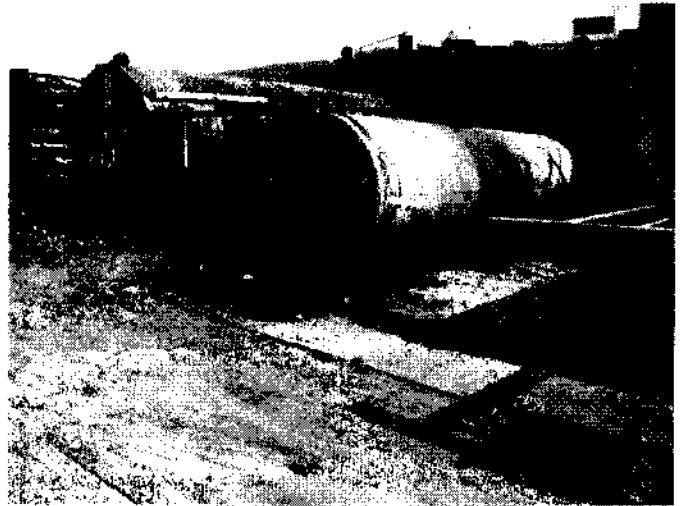


Figura 10: segmento do Lote 04 já finalizado

19. Neste Lote ainda foi vistoriada a Usina de Asfalto para a pavimentação do Lote 03, e a grande jazida de solo laterítico usado para os Lotes 03 e 01 da rodovia, e futuramente o Lote 05. O DNIT apresentou para a jazida a Licença de Operação 025/DLA/DELQA/ Prefeitura Municipal de Porto Velho/RO, com validade até 03/08/2010 - em nome de Carlos Alberto Alves Gomes, para lavra a céu aberto sem beneficiamento (extração de laterita), no Km 4,5 (sentido Porto Velho/RO – Humaitá/AM). Quanto à Usina de Asfalto o DNIT ainda não apresentou a Licença de Instalação ou Operação do mesmo, o que deveria ser emitida em nome do 5º BEC ou do próprio DNIT.

20. A jazida de material laterítico esta localizada nas coordenadas GPS013 20L 393935 / 9034944, e está sendo explorada para fornecimento de material de terraplanagem para os Lotes 03 e 01, e posteriormente ao Lote 05. Para esta jazida foi apresentado pelo proprietário particular da área de exploração a Guia de Utilização do DNPM – Departamento Nacional de Produção Mineral 60/2007 (processo DNPM 886558/04) para a extração de laterita de 5.000 m³/ano.

21. Segundo o constatado *in loco* a exploração do material foi realizado em três áreas separadas no local da jazida, com grande volume já extraído para as obras. Visualmente foram estimadas as seguintes dimensões e áreas, já que estas informações não constam da Licença Estadual:



Copyright © 2000

Jazida	Coordenadas UTM - Zona 20L	Extensão estimada (metros)	Área estimada (m2)	Figuras
Área nº 01	Ponto GPS13 393935 / 9034944	200 x 200	40.000	11-12
Área nº 02	Ponto GPS14 393804 9034900	150 x 200	30.000	13-14
Área nº 03	Ponto GPS15 393781 / 9034599	100 x 100	10.000	15-16
Total			80.000	

22. Na área 01 possivelmente houve supressão parcial de vegetação para sua implantação devido aos restos vegetais presentes nas bordas da jazida e nos taludes laterais (Figura 11 e 12). A frente de exploração está avançada, criando taludes de altura elevada (cerca de 04 metros) devido à grande espessura de extração de material. A profundidade de extração pode causar problemas na drenagem na área, causando alagamento temporário no período das chuvas, dificultando a recuperação dessa área. Segundo representante do BEC, o alagamento ocorre somente durante as chuvas não persistindo posteriormente, devido a grande capacidade de infiltração do solo.

23. A exploração da área 02 também desenvolveu taludes de altura elevada de cerca de 04 metros, com os mesmos problemas da Área 01 (figura 13-14), sendo que o representante do BEC também informou que esta área não há empoçamento das águas pluviais. Entende-se que a Licença Ambiental Estadual deveria ter previsto um sistema de drenagem das áreas de exploração, para evitar alagamentos, mesmo temporários, o que não ocorreu.

24. Na Área 03, aparentemente a exploração já foi finalizada, mas nenhuma ação de recuperação foi visualizada no local, o que pode denotar uma possível retomada da extração de laterita (Figura 14-15). Para as Áreas 02 e 03 não foi possível verificar se houve ou não supressão recente de vegetação para sua instalação, mas provavelmente supressão pontual tenha sido realizada nas bordas dessas áreas.



Figura 11: restos de supressão de vegetação nas bordas da Área 01.



Figura 12: visão geral da Área 01, notar a altura dos taludes e profundidade de extração.



CONFIDENTIAL



Figura 13: Área 02 – profundidade da extração pode gerar problemas de drenagem na área



Figura 14: visão geral da Área 02



Figura 15: Área 03 – exploração atualmente inativa



Figura 16: Área 03 - idem

25. No local da jazida, bem próximo ao acesso, foi instalada a Usina de Asfalto para o Lote 03 da rodovia, operada pelo 5º BEC, além de uma pequena base de apoio (alojamento e escritório) ao lado da Área 02 acima.

26. Destaca-se que próximo dessa base foi instalada dois tanques de combustível (cerca de 30.000 litros), possivelmente diesel, para abastecimento dos caminhões e maquinário, no entanto, o DNIT não encaminhou ainda a Licença Ambiental dessa área de Tancagem (figura 17). Além disso, não estão sendo implementadas as medidas de prevenção e controle de derramamento de derivados de petróleo, pois não foram visualizados ações básicas, como piso em concreto, muros de contenção e caixa separadora de água e óleo. Conjuntamente com a Licença Ambiental da tancagem, estas medidas devem ser desenvolvidas pelo DNIT e 5ºBEC.

27. A usina possui um total de cinco tanques para componentes asfálticos para a elaboração do CBUQ, sendo instaladas muretas de contenção de derramamentos, mas ainda falta as caixas separadoras de água e óleo para possíveis vazamentos. Segundo o representante do empreendedor, há possibilidade de colocação de areia no piso da área de tancagem, para absorção do material derramado e posterior incorporação ao processo de produção do asfalto (figura 18-20).

28. Ressalta-se novamente que o DNIT e empreiteira deveriam ter implementado as ações do Sub-programa de Gerenciamento de Resíduos Sólidos e Efluentes Líquidos já aprovado pelo IBAMA para todo o Segmento B da rodovia.

29. Verificando as Licenças Ambientais já encaminhadas pelo DNIT não foi encontrada a Licença da Usina de Asfalto para este local da jazida, devendo ser requisitada ao DNIT para incorporação ao processo, lembrando que em caso de não haver tal licença devem ser tomadas as medidas fiscalizatórias cabíveis, com a paralisação das atividades da Usina até a obtenção da Licença junto ao Órgão Estadual de Meio Ambiente.

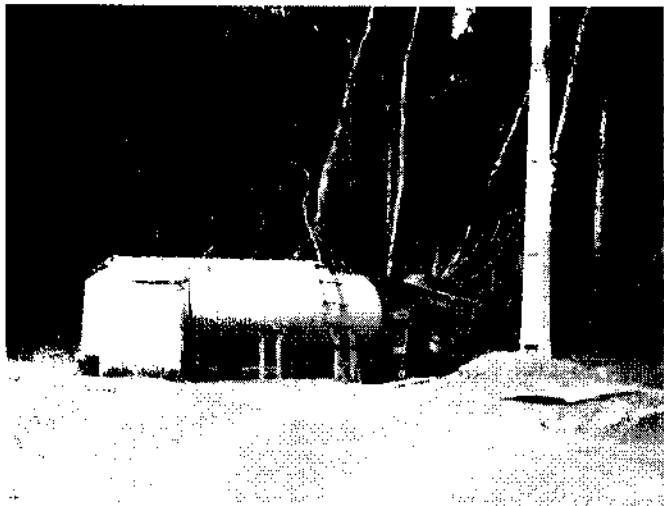


Figura 17: área de tancagem de combustíveis, sem medidas de contenção de vazamentos

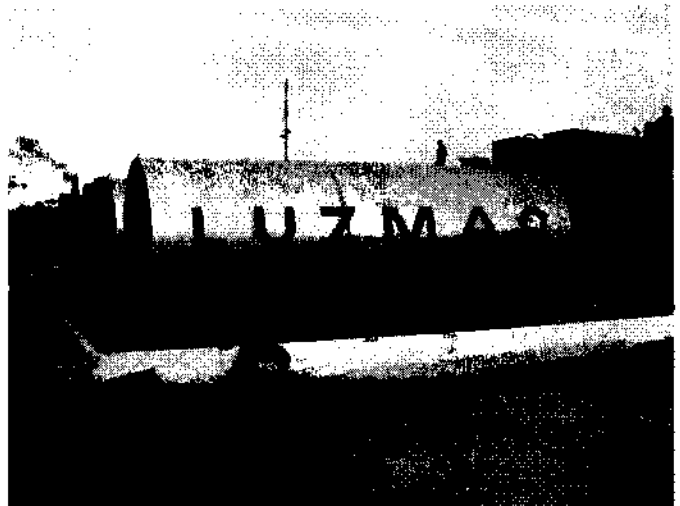


Figura 18: somente foram instaladas muretas de contenção de vazamentos



Figura 19: pequenos vazamentos no local

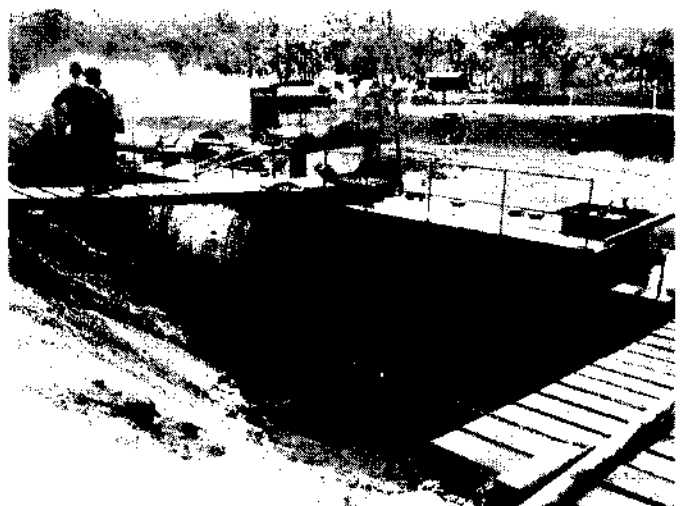


Figura 20: Usina de asfalto, com alto potencial de pequenos derramamentos

30. Lote 03 - sob responsabilidade do 5º BEC (Km 813,6 - 763,6):

31. Segundo informações dos representantes do 5º BEC as obras estão em ritmo avançado, restando somente cerca de 18 km de terraplanagem para alargamento da plataforma e adequação do acostamento e cerca de 30 km de recuperação total do pavimento asfáltico, lembrando que o trecho total do Lote é de 50 km.



Figura 21: trecho já finalizado



Figura 22: trecho em obras iniciais de terraplanagem

32. Para aporte de solo para as camadas de base da rodovia foram abertas várias áreas de empréstimo laterais à rodovia, realizadas na faixa de domínio e, segundo o 5º BEC, constantes do projeto de engenharia enviado pelo DNIT ao IBAMA, e portanto autorizadas por meio do Termo de Acordo e Compromisso para esse Segmento B. Assim, foram visualizados vários locais com escavação ao longo do Lote 03, havendo áreas onde foi realizada supressão eventual de vegetação, autorizada em ASV já emitida pelo IBAMA.

33. Apesar de não poderem ser levantados na sua totalidade, foram identificados as áreas de empréstimo de maior extensão, abaixo:

Áreas de empréstimo - Lote 03	Coordenadas UTM - Zona 20L	Extensão estimada (metros)	Área estimada (m2)
1 (lado direito)	Ponto GPS 20 407711 / 9094916	150x30	4500
2 (lado direito)	Ponto GPS 22 408291 / 9095337	200x30	6000
3 (lado direito)	Ponto GPS 23 410442 / 9096685	300x30	9.000
4 (lado esquerdo)	Ponto GPS 28 427239 / 9102862	250x30	7500
5 (lado direito)	Ponto GPS 28 427239 / 9102862	100x30	3000
6 (lado esquerdo)	Ponto GPS 30 427742 / 9103465	150x30	4500
7 (lado esquerdo)	Ponto GPS 31 428066 / 9103903	250x30	7500
8 (lado esquerdo)	Ponto GPS 34 430614 / 9106276	100x30	3000
9 (lado direito)	Ponto GPS 36 432358 / 9106821	300x30	9000
10 (lado direito)	Ponto GPS 37 438182 / 9108624	150x30	4500
11 (lado esquerdo)	Ponto GPS 38 438405 / 9108692	200x30	6000

34. O 5º BEC também realizou em várias locais na faixa de domínio alguns caminhos de serviços para servirem como desvios de tráfego, principalmente para construção dos bueiros de concreto ao longo do Lote 03, consistindo de regularização e compactação do terreno, e eventual supressão de vegetação. Segundo o representante do 5º BEC, apesar de construídos, a maior parte desses desvios não foi utilizada, pela continuidade do tráfego de veículos na plataforma existente da rodovia. Tendo em vista a emissão de ASV para o DNIT, entende-se que a supressão eventual de vegetação poderia ser realizada pela empreiteira, mas destaca-se que deveria ter sido priorizado o tráfego pela plataforma atual, o que diminuiria a desnecessária supressão realizada, pois os desvios nem foram utilizados.

35. Em outros locais na faixa de domínio o 5º BEC instalou alguns depósitos de material laterítico extraído da jazida localizada do Lote 04, para posterior uso nas obras de terraplanagem e reforço da plataforma da rodovia. Destaca-se que esses depósitos, as áreas de empréstimo e os desvios descritos acima deverão ser objeto do PRAD já aprovado para todo o Segmento B.

Depósitos de material - Lote 03	Coordenadas UTM - Zona 20L	Extensão estimada (metros)	Área estimada (m2)
1 (lado direito)	Ponto GPS 27 426894 / 9102698	400x40	16.000
2 (lado direito)	Ponto GPS 34 430614 / 9106276	200x40	8.000



00000000



Figura 23: área de empréstimo 05 (Ponto GPS 28 427239 / 9102862)



Figura 24: área de empréstimo 11 Ponto GPS 38 438405 / 9108692



Figura 25: área de empréstimo 11 Ponto GPS 34 430614 / 9106276



Figura 26: desvio construído para construção de bueiro (Ponto GPS 32 429461 / 9105742)

36. Neste Lote ainda foram visualizadas algumas obras de substituição de bueiros ármicos por bueiros de concreto, sendo já finalizados em alguns locais, no entanto as ações de recuperação de áreas degradadas ainda não tinham sido implementadas pelo 5º BEC e pelo DNIT, não cumprindo o PRAD já aprovado pelo IBAMA para todo o Segmento B. Este PRAD previa medidas de contenção de focos erosivos, estabilização dos taludes e revegetação do local, principalmente nas APP's interceptadas.

37. Para alguns bueiros ainda a serem instalados, estes serão construídos em meia pista para continuidade do tráfego na rodovia, evitando assim a construção de desvio em áreas florestais próximas.



Figura 27: bueiro trocado, sem recuperação da área



CONFIDENTIAL



Figura 28: bueiro trocado, sem recuperação da área



Figura 29: idem

38. Posteriormente, foi vistoriado o canteiro-de-obras implantado pelo 5º BEC, no local proposto anteriormente, e possuindo estruturas administrativas, alojamentos, cozinha e sanitários, galpão de manutenção de maquinário e veículos, e posto de abastecimento para 60.000 litros de diesel. Em relação ao posto de abastecimento este possui Licença Ambiental de Operação emitida pela SEDAM/RO de nº 5392/2008, com validade até 18/07/2010, e em nome da ATEM's Distribuidora de Petróleo, sendo construído com duas bombas de abastecimento, muretas de contenção de vazamentos, impermeabilização e rede de drenagem e caixa separadora de água/óleo.

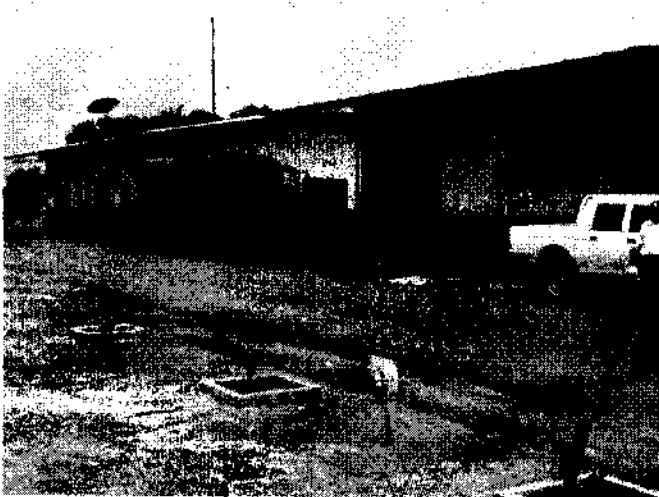


Figura 30: estruturas administrativas do canteiro

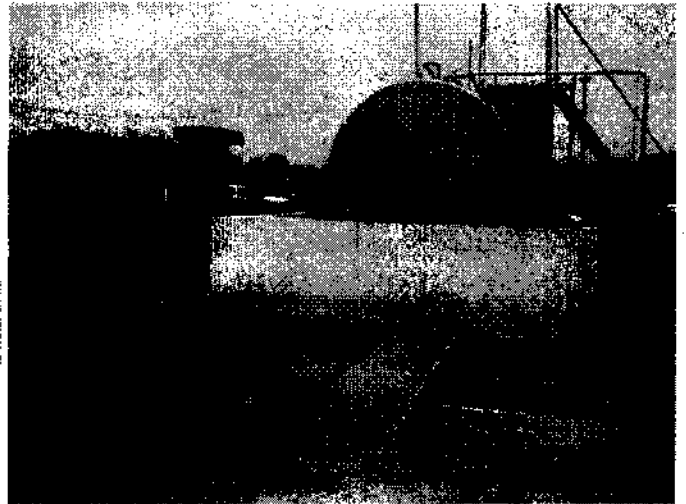


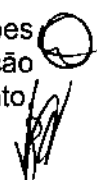
Figura 31: posto de abastecimento, com as medidas de combate a vazamentos e caixa separadora.

39. Para disposição dos efluentes sanitários do canteiro foram construídas fossas sépticas na área do canteiro, e ainda foi informado que os resíduos gerados e o lixo são coletados frequentemente. Para a área total do Canteiro foi mostrada a Licença de Instalação 4557/NUCOF/SEDAM/RO, com validade até 29/01/2009.

40. O representante do 5º BEC ainda forneceu cópia da Licença 5100/NUCOF/SEDAM/RO, com vencimento em 21/05/2009, para a Usina de Solo/Misturador, mas que não será utilizado nas obras.

41. Destacando ainda que as obras de alargamento de pontes, como no Lote anterior, aguardam a emissão de Licença de Instalação pelo IBAMA para o início das obras

42. Lote 02 - sob responsabilidade da Construtora Castilho Ltda (Km 763,6 - 718,6)

43. As obras nesse Lote encontram-se quase prontas, contando como realizadas as intervenções de alargamento da plataforma e recuperação do acostamento, bem como a maior parte da colocação de camada final de pavimento asfáltico. No entanto, além de trechos com recuperação do pavimento 

1950

ainda restam algumas obras pontuais de drenagem e a sinalização horizontal e vertical, ressaltando, também, somente uma obra de alargamento de ponte neste trecho.

44. Segundo o representante da empreiteira as obras restantes podem ser realizadas de forma rápida, possibilitando a conclusão e entrega do Lote 02 possivelmente até o final de 2008.

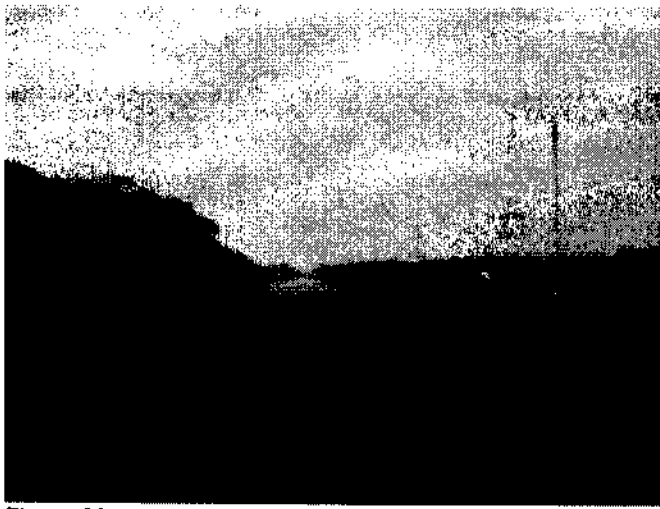


Figura 32: trecho com obras concluídas, faltando sinalização horizontal e vertical

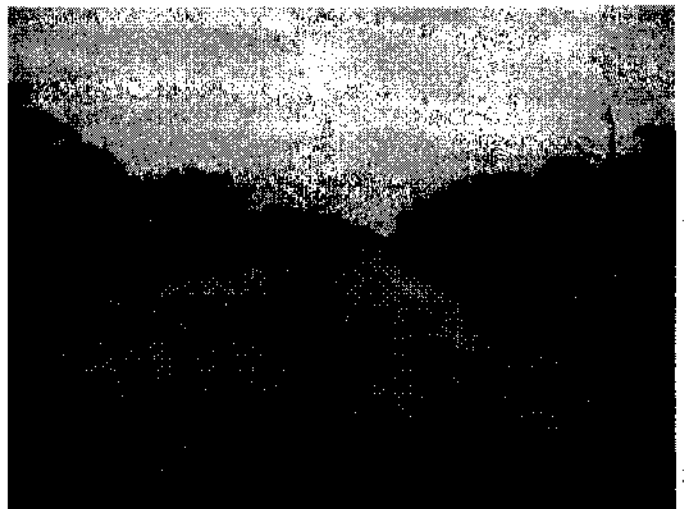


Figura 33: idem


45. Na vistoria do ano de 2007 foram constatadas duas Áreas de empréstimo para exploração de material para a terraplanagem, sendo apresentado pela Construtora Castilho a Licença de Operação 033/DLA/DELQA/SEMA, da Prefeitura Municipal de Porto Velho/RO (com validade até 22/09/2010, para lavra a céu aberto sem beneficiamento - extração de laterita -, entre o Km 100-150 (sentido Porto Velho/RO – Humaitá/AM)).

46. No entanto, verificando as coordenadas geográficas das áreas de empréstimo verifica-se que parte delas, na verdade, localizam-se no Estado do Amazonas, o que apresenta-se como motivo de invalidação da Licença emitida pela Prefeitura Municipal de Porto Velho/RO, conforme abaixo:

Áreas de empréstimo – conforme nº constante da Licença P.M.P.V./ RO	Localização Estadual
Coordenadas de referência – Vértice 1 somente	
-07 55' 47.80001"	-63 19' 59.50001" Amazonas
-07 55' 00.80000"	-63 19' 01.40000" Amazonas
-07 53' 20.60000"	-63 16' 57.29999" Amazonas
-07 51' 51.70000"	-63 15' 06.80000" Amazonas
-07 51' 37.60000"	-63 14' 48.10001" Amazonas
-07 51' 02.19999"	-63 14' 02.29999" Amazonas

47. Cabe destacar que foi emitida a Notificação 511471-B/DILIC/IBAMA para a Construtora Castilho (Ofício 530/07/CGTMO/DILIC/ IBAMA) para averiguar esta situação, informando da situação de invalidez da Licença emitida pela Prefeitura, e necessidade de regularização junto ao Órgão Estadual de Meio Ambiente do Estado do Amazonas. Sendo que esta DILIC/IBAMA comunicou a Construtora Castilho que não procedesse a instalação de áreas de empréstimo contidas na Licença da Prefeitura, até a regularização junto ao OEMA/AM.

48. Em Ofício a Construtora Castilho (datado de 01/04/08) afirmou que todas as jazidas de 02 a 07 encontram-se mesmo no Estado do Amazonas, e que estará realizando a regularização dessas áreas junto ao OEMA, mas, até o momento da vistoria não foi encaminhada pela empreiteira qualquer Licença do OEMA para essas áreas de empréstimo.

49. Mesmo com o aviso deste Instituto quanto a invalidez da Licença Ambiental municipal para as áreas no Estado do Amazonas, durante a realização da vistoria foi constatado que a Construtora Castilho implantou e realizou a exploração dessas Áreas de empréstimo. Abaixo, são demonstradas as 

CONFIDENTIAL

áreas de empréstimo exploradas pela Construtora Castilho, sua localização e situação quanto ao licenciamento:

AE 01
Licença Ambiental / Prefeitura de Porto Velho/RO

Localização: Amazonas
Ponto GPS Jzlc1-UTM 20M 463276 / 9123429

Dimensões estimadas de 150x80 metros

Tamanho estimado de 12.000 m²

Situação: exploração já terminada, com área abandonada, e sem recuperação

Licença ambiental inválida



Figura 34:

AE 02
Licença Ambiental / Prefeitura de Porto Velho/RO
AE nº 01 Relatório Vistoria IBAMA/2007

Localização: Amazonas

Ponto GPS Jzlc2 -UTM 20M 465053 / 9124874

Área (hectare) calculada em campo: 01,9908 ha

Situação: exploração já terminada, com área abandonada, e sem recuperação

Licença ambiental inválida



Figura 35

AE 03
Licença Ambiental / Prefeitura de Porto Velho/RO
AE nº 02 Relatório Vistoria IBAMA/2007

Localização: Amazonas

Ponto GPS Jzlc3 - UTM 20M 468851 / 9127954

Área (hectare) calculada em campo: 1,2699 ha

Situação: exploração já terminada, com área abandonada, e sem recuperação

Licença ambiental inválida



Figura 36

CONFIDENTIAL



AE 04
Licença Ambiental / Prefeitura de Porto Velho/RO

Localização: Amazonas

Ponto GPS Jzlc4 – UTM 20M 472233 / 9130686

Dimensões estimadas de 100x30 metros

Tamanho estimado de 3.000 m2

Situação: área de exploração mais antiga, com vegetação em regeneração natural

Licença ambiental inválida



Figura 37

AE 05
Licença Ambiental / Prefeitura de Porto Velho/RO

Localização: Amazonas

Ponto GPS Jzlc5 - UTM 20M 472805 / 9131119

Dimensões estimadas de 100x30 metros

Tamanho estimado de 3.000 m2

Situação: área já explorada com recuperação realizadas com plantio de gramíneas exóticas (braquiária)

Licença ambiental inválida



Figura 38

AE 06
Licença Ambiental / Prefeitura de Porto Velho/RO

Localização: Amazonas

Ponto GPS Jzlc6 – UTM 20M 474207 / 9132207

Dimensões estimadas de 200x30 metros

Tamanho estimado de 6.000 m2

Situação: área de exploração mais antiga, com vegetação em regeneração natural

Licença ambiental inválida



Figura 39

MEMORANDUM

AE 07
área não coberta pela Licença Ambiental / Prefeitura
de Porto Velho/RO

Localização: Amazonas

Ponto GPS 39 – UTM 474776 / 9132611

Dimensões estimadas de 60x30 metros

Tamanho estimado de 1.800 m²

Situação: área de exploração antiga, em processo de
regeneração natural, e localizada em sua maior parte
na Faixa de Domínio



Figura 40

50. Conforme informado acima todas as áreas de empréstimo exploradas pela Construtora Castilho foram baseadas em Licença Ambiental inválida emitida pela Prefeitura Municipal de Porto Velho fora de sua jurisdição. Todavia, o empreendedor informou, para emissão dessa Licença, a Prefeitura Municipal de Porto Velho/RO, por meio de seus representantes, procedeu vistoria nos locais pretendidos para instalação das jazidas, e afirmou textualmente que tais áreas estavam localizadas na zona rural desse Município (conforme comprova a Certidão de Viabilidade emitida pela Prefeitura constante do processo), direcionando a responsabilidade desse equívoco administrativo à Prefeitura Municipal, que emitiu a referida Licença.

51. Assim, devido ao caráter jurídico relacionado à nulidade de atos administrativo emitidos pela Prefeitura Municipal, bem como dúvidas quanto à responsabilização ou não do empreendedor, o que poderia ensejar uma sanção fiscalizatória pela instalação das áreas com licença inválida, deverá ser consultada a Procuradoria-Geral quanto aos procedimentos administrativos e/ou legais a serem tomados por este Instituto.

52. Neste Lote 02 foi ainda vistoriado o canteiro-de-obras da Construtora Castilho (Coordenadas UTM 20L 436558 / 9107923 – no Km 110 - sentido Porto Velho/RO – Humaitá/AM), que possui as Licenças ambientais emitidas pela Prefeitura Municipal de Porto Velho/RO:

- Licença de Operação 080/DLA/DELQA/ Prefeitura Municipal de Porto Velho/RO, com validade até 31/08/2009, para armazenamento de combustível;
- Licença de Operação 081/DLA/DELQA/ Prefeitura Municipal de Porto Velho/RO, com validade até 31/08/2009, para usina de concreto asfáltico.

53. Em comparação com a vistoria do ano de 2007, foram instaladas somente pisos e muretas de contenção de vazamentos nos tanques de material asfáltico, em conjunto com pequenas caixas de concreto, mas que são insuficientes em caso de grandes vazamentos, sendo que os tanques de combustível já dispunham dessas construções, mas ainda está faltando a implantação de caixas separadoras nas duas áreas de tancagem.

54. Verificando a Usina de Asfalto, contata-se também que nenhuma medida de controle de vazamentos foi implementada desde 2007, devendo ser tomadas as medidas já aprovadas no Programa de Gerenciamento de Resíduos e Efluentes, como a implantação de drenagem e caixa separadoras água-óleo, entre outras medidas.

55. Segundo o representante da Construtora Castilho, este desconhecia as exigências contida no Termo de Acordo e Compromisso entre DNIT e IBAMA para o Segmento B, informando que não houve orientação adequada do DNIT em relação às ações necessárias para os Programas Ambientais. Quanto a isso, toma-se preocupante a situação de ausência de execução correta do Programa de Recuperação de Áreas Degradadas aprovado pelo IBAMA, pois o representante da empreiteira informou que somente está realizando hidrossemeadura com gramíneas exóticas nas áreas exploradas, em contraposição ao PRAD que estabelecia, na maioria das áreas a revegetação com espécies nativas.



EMERSON



Figura 41: tancagem de combustível, somente com mureta de contenção, e sem caixa separadora água-óleo



Figura 42: área de tancagem de material asfáltico com muretas construídas depois da vistoria de 2007

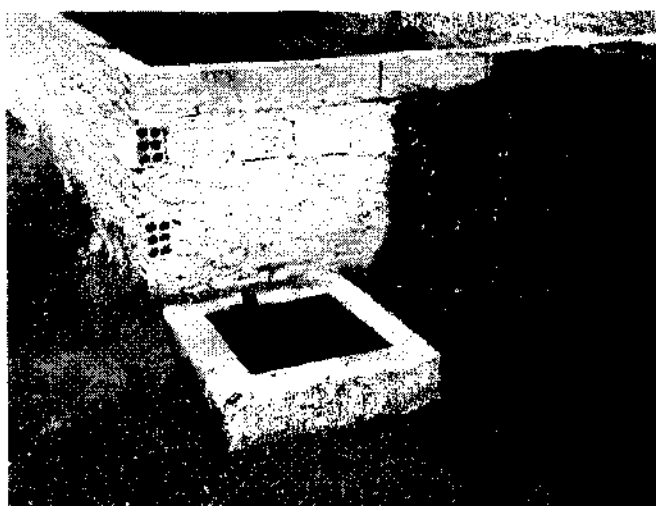


Figura 43: nas áreas de tancagem há caixas coletoras insuficientes em caso de grandes vazamentos

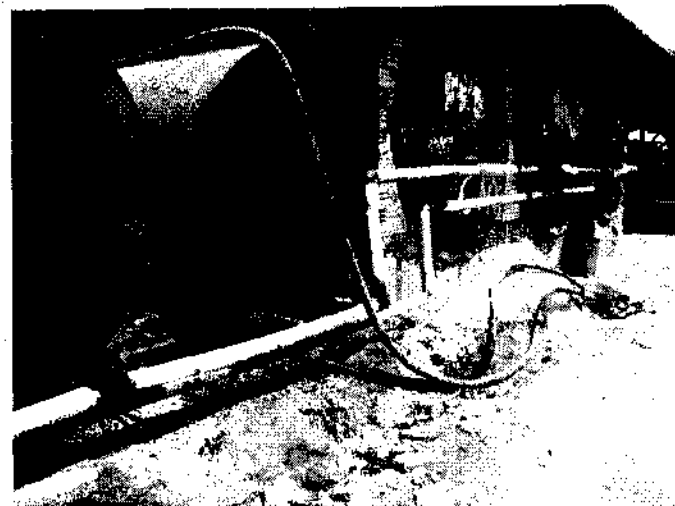


Figura 44: tanques de asfalto da Usina sem qualquer proteção contra vazamentos e derramamentos.

56. Lote 01 - sob responsabilidade do 7º BEC (Km 718,6 - Km 678,6/Humaitá)

57. Segundo informações dos representantes do 7º BEC as obras deste Lote estão mais atrasadas, sendo que a terraplanagem para alargamento da plataforma e adequação do acostamento ainda está ocorrendo no trecho próximo à Humaitá, e além a recuperação do pavimento foi recém iniciada, avançando poucos quilômetros.

58. Neste Lote ainda foram visualizadas várias obras de substituição de bueiros ármicos por bueiros de concreto, restando muitos bueiros ainda para a finalização dessas intervenções. Ressalta-se que, como nos outros Lotes, as ações de recuperação dos taludes e revegetação das áreas degradadas não foram iniciadas, mesmo que alguns bueiros já estejam acabados. (figuras 48-49).



RECEIVED

59. Num local próximo a um bueiro (Ponto GPS48 20M 487602 / 9145433) foi visualizado um foco erosivo em desenvolvimento relacionado a um ravinamento de cerca 1,5 m de profundidade por aproximadamente 25 metros de comprimento, oriundo de uma área de empréstimo lateral à rodovia, explorada em obras anteriores da rodovia. Essa ravina originava-se pela falta de drenagem adequada das águas pluviais da área, direcionadas diretamente para um igarapé, causando assoreamento do mesmo.



Figura 45: final do ravinamento e assoreamento causado ao igarapé

60. O representante do 7º BEC informou que, seguindo orientações desta Diretoria, está realizando a contenção da erosão, construindo uma barreira para as águas pluviais, deixando de alimentar o desenvolvimento do foco erosivo. Além disso, será feita a recuperação do sulco erosivo, com aporte de solo ao mesmo, e posterior revegetação.

61. Em um trecho da rodovia (coordenadas UTM 20M 489033 / 9146532), foi implantado um grande desvio para construção de bueiro triplo de concreto, faltando a finalização da plataforma da rodovia, sendo informado ao representante do 7ºBEC a necessidade de finalização dessa intervenção o mais rápido possível, devido à iminência do período chuvoso, pois o desvio poderia interromper o fluxo da drenagem pluvial e causar também a interrupção do tráfego da rodovia. Segundo o representante, essas obras serão finalizadas em uma semana, para evitar tais problemas.(Figura 50).

62. Próximo a um bueiro (coordenadas UTM 20M 487602 / 9145433), foi constatada a existência de uma área sem vegetação, e com solo compactado, referente a um aterro/plataforma de acesso ao igarapé, ou seja em Área de Preservação Permanente. O 7º BEC utiliza este local para abastecimento de veículos para umedecimento das áreas de terraplanagem. Após questionado, o representante do 7º BEC informou que à área já encontrava-se nessa situação antes do início das obras, e ainda que é utilizadas como área de banho e lazer pelos moradores locais. Assim, foi orientado ao mesmo que após a utilização da área, fosse aplicadas as ações de recuperação e revegetação da área, conforme o PRAD aprovado em decorrência dos termos do TAC. (figura 51).



Figura 46: trecho com terraplanagem concluída e início da pavimentação



Figura 47: trecho em obras iniciais de terraplanagem, e com camada asfáltica antiga

00000000

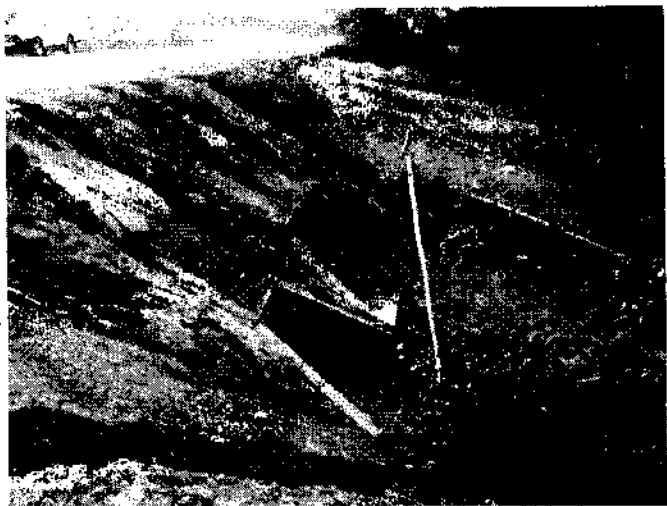


Figura 48: bueiro sem medida de recuperação dos taludes

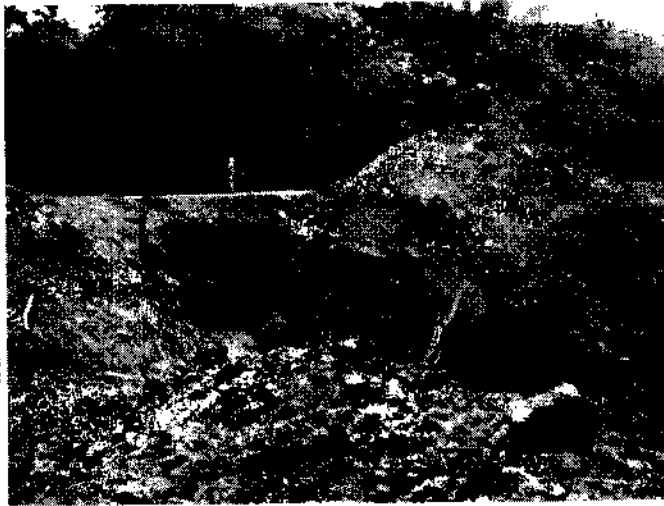


Figura 49: troca de bueiro em andamento



Figura 50: desvio para troca de bueiro



Figura 51: plataforma com aterro de APP

63. Foi explorada apenas uma jazida de material laterítico neste Lote 01 localizada nas coordenadas GPS JZL2 20M 478064 / 9135323, a qual atualmente está sendo utilizada para depósito de material da jazida do Lote 04 (Km 4,5). Segundo a Licença de Operação 506/07/IPAAM/AM, a área foi explorada para retirada de argila para reforço de sub-leito, em um total de 4,663 hectares, que inclui a autorização para supressão de vegetação. (Figura 51) Sendo não foram iniciadas as ações de recuperação nas áreas com exploração já finalizadas.

64. Na área da jazida foi constatado que nenhuma rede de drenagem foi implantada, causando empoçamento em alguns locais. Nesse local também foi instalado um pequeno acampamento, com alojamento, cozinha e sanitários, com implantação de uma fossa séptica, no entanto, tal atividade não está abrangida pela Licença Ambiental emitida para a jazida, devendo ser regularizada frente ao IPAAM/AM, bem como destacando que o sistema de esgotamento sanitário apresenta vazamento entre os banheiros e a fossa. (Figura 52).



1997-1998
1998-1999





Figura 52: visão geral da jazida , com empocamento

Figura 53: acampamento com esgotamento sanitário com vazamento

65. Da mesma forma que no Lote 03, foram utilizadas áreas de empréstimo nas laterais da rodovia para aporte de material para as camadas de base da rodovia, e também localizadas na faixa de domínio. Também nesses locais foi constatada eventual supressão de vegetação, autorizada em ASV já emitida pelo IBAMA. Quanto à supressão de vegetação, o representante do 7º BEC informou que restos de galhadas e troncos suprimidos estão sendo utilizados como barreiras ao tráfego nas áreas de recente terraplanagem e pavimentação, o que foi visualizado ao longo desse Lote.

66. Apesar de não poderem ser levantadas na sua totalidade, foram identificados as áreas de empréstimo de maior extensão, abaixo:

Áreas de empréstimo - Lote 01	Coordenadas UTM - Zona 20M	Extensão estimada (metros)	Área estimada (m2)
1 (lado esquerdo)	Ponto GPS 41 - 481614 / 9138150	120x30	3600
2 (lado esquerdo)	Ponto GPS 42 - 482081 / 9138544	120x30	3600
3 (lado direito)	Ponto GPS 42 - 482081 / 9138544	70x30	2100
4 (lado direito)	Ponto GPS 43 - 482628 / 9139362	70x30	2100
5 (lado esquerdo)	Ponto GPS 43 - 482628 / 9139362	100x30	3000
6 (lado esquerdo)	Ponto GPS 44 - 482852 / 9139785	70x30	2100
7 (lado direito)	Ponto GPS 45 - 482988 / 9140044	300x30	9000
8 (lado esquerdo)	Ponto GPS 45 - 482988 / 9140044	200x30	6000
9 (dois lados)	Ponto GPS P9 - 483663 / 9141339	400x30 (x2)	12000
10 (dois lados)	Ponto GPS 46 - 484102 / 9142182	100x30 (x2)	3000
11 (lado esquerdo)	Ponto GPS 47 - 487196 / 9145117	250x30	7500
12 (lado direito)	Ponto GPS 47 - 487196 / 9145117	100x30	3000
13 (dois lados)	Ponto GPS 53 - 487914/9145658	50x30 (x2)	1500
14 (dois lados)	Ponto GPS 54 - 488166/9145844	50x30 (x2)	1500
15 (lado esquerdo)	Ponto GPS 55 - 488786/9146302	50x30	1500
16 (dois lados)	Ponto GPS 57 - 491274/9158813	Várias	(não estimadas)
17 (lado esquerdo)	Ponto GPS 58 - 491170/9155214	500x30	15000
18 (lado esquerdo)	Ponto GPS 60 - 490454/9149014	100x30	3000

1940





Figura 53: área de empréstimo nº 02



Figura 54: área de empréstimo nº 07



Figura 55: área de empréstimo nº 11



Figura 56: sequência de áreas de empréstimo (nº 16)

67. Neste Lote foi verificado que as obras de terraplanagem para preparação das obras de alargamento da ponte sobre o Igarapé Belém ou Beem (km 706 - Coordenadas UTM 20M 483663 / 9141339) já tinham sido iniciadas e atualmente estavam paralisadas. Segundo representantes do DNIT/Humaitá/AM, as obras foram paralisadas por exigência do Escritório do IBAMA em Humaitá, que notificaram a empreiteira Troll Engenharia, pela supressão de árvores para utilização dos troncos para escoramento nas obras de concretagem. Ressalta-se que, até o momento, somente foram feitas obras de escavação das margens com intervenções na APP do igarapé, o que estaria autorizado pela ASV emitida pelo IBAMA para este LOTE, não sendo realizada qualquer concretagem (Figura 58).

68. Quanto à área de apoio instalada nas margens desse igarapé, com betoneira e outros equipamentos, acampamento, cozinha e sanitário, estas estruturas deverão ser retiradas do local, e relocadas para fora da Área de Preservação Permanente, conforme exigido para todas as obras de pontes no Segmento B (Figura 57).

1950

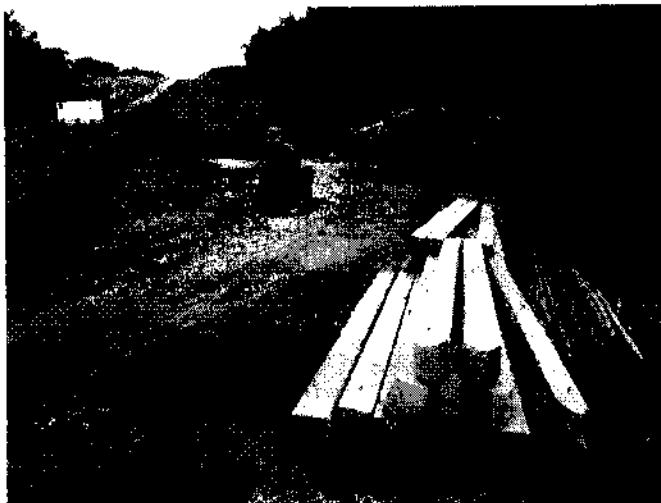


Figura 57: intervenções realizadas na ponte (Km 706)



Figura 58: foi realizada escavação das margens e início da montagem do escoramento da concretagem

69. Foi vistoriado o canteiro-de-obras (PontoGPS Cal1 UTM 20M 491280 / 9165364), composto por Usina de Asfalto, tanques de abastecimento de 60.000 litros, rampa de lavagem de veículos, oficinas de manutenção de veículos, galpão de pré-moldagem de bueiros de concreto, galpão de armazenamento de tambores de óleo lubrificante, e ainda depósitos a céu aberto de areia e brita usadas para produção do CBUQ.

70. Esta estrutura do canteiro conta com as seguintes Licenças:

- Licença de Operação 464/07/IPAAM/AM, com validade até 25/09/2008 - em nome da 7º BEC, para canteiro-de-obras;
- Licença de Instalação 177/07/IPAAM/AM, com validade até 03/12/2008 - em nome do 7º BEC, para Usina de Asfalto;

71. Na área de tancagem da Usina de Asfalto foram instaladas as muretas e piso impermeabilizado para contenção de vazamentos de material asfáltico, mas não foi implantada caixa separadora água-óleo para eventuais vazamentos. Das estruturas existentes, somente o posto de abastecimento possui caixa separadora água-óleo, no entanto, o representante do BEC informou que todo os efluentes recolhidos da área da Usina de Asfalto e rampa de lavagem também está sendo disposto na caixa separadora, o que apresenta-se inadequado, pois essa caixa não foi projetada para essa quantidade de carga poluidora. Também os produtos drenados na área de lavagem de máquinas está sendo conduzido para a mesma caixa, que não conta com caixa de areia, já que não fora projetada para isto, o que poderá comprometer completamente a eficiência da caixa.

72. Da mesma forma dos outros Lotes, devem ainda ser implementados os Programas de Gerenciamento de Resíduos e Efluentes.

73. No canteiro de obras também não foi implantado um sistema de drenagem adequada, sendo escavadas valas de drenagem para direcionamento das águas pluviais para área em cota inferior, em propriedade vizinha ao canteiro. Segundo o representante do BEC, este problema será logo resolvido, sendo recomendada a instalação imediata das canalização da drenagem, em vista do proximidade do período chuvoso na região.

A handwritten signature in black ink, located at the bottom right of the page.

A small, circular handwritten mark or stamp at the bottom right of the page.

1990

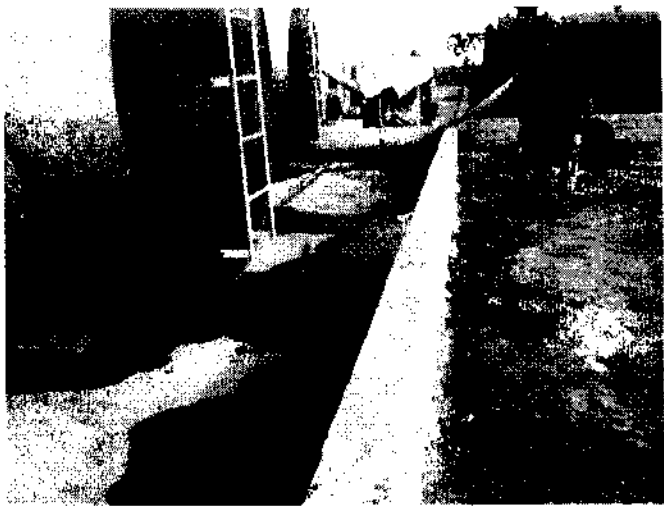


Figura 59: tancagem somente com muretas de contenção



Figura 59: posto de abastecimento, única estrutura com caixa separadora



Figura 60: rampa de lavagem, ligada à caixa separadora do posto

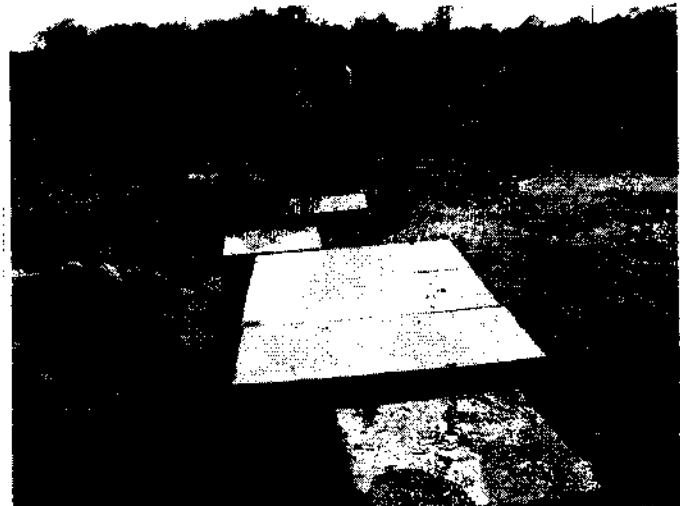


Figura 61: caixa separadora para todas as estruturas

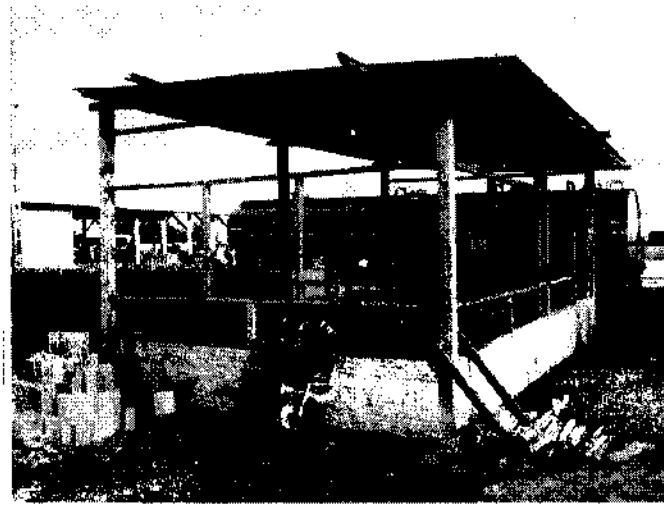


Figura 62: depósito de tambores de óleo, com estrutura lateral ao posto de abastecimento



Figura 63: valas de drenagem, sem canalização da drenagem e direcionado para área mais abaixo.

74. Lote 05 – sob responsabilidade do 7º Batalhão de Engenharia de Construção (Km 655,3 – 678,6):

75. Segundo o representante do 7º Batalhão de Engenharia de Construção, neste Lote ainda não foram iniciadas quaisquer obras, devido a isto optou-se em não realizar vistoria nesse trecho. Quanto às obras de construção de pontes (substituição das pontes de madeira por pontes de concreto), estas aguardam a emissão de Licença de Instalação, em análise neste Instituto.



CONFIDENTIAL

CONSIDERAÇÕES FINAIS

76. Segundo os resultados da vistoria realizada no Segmento B pode-se concluir que os Programas Ambientais previstos no TAC entre DNIT e IBAMA para toda a rodovia BR-319 ainda não foram implementados pelo DNIT e empreiteiras responsáveis. Torna-se preocupante tal situação, pois em contato com os vários representantes das empreiteiras de cada Lote, estes comunicaram que receberam poucas informações e orientações do DNIT quanto às ações previstas dos Programas Ambientais, e sobre a forma de execução das mesmas.

77. Dentro os Programas que não estão sendo implantados de forma adequada neste Segmento B, os mais problemáticos são o Plano de Gerenciamento Ambiental, o Plano Ambiental de Construção, Programa de gerenciamento de Resíduos e Efluentes e o Programa de Recuperação de Áreas Degradadas, devido as obras de forma geral estarem em fase adiantada de execução.

78. Conforme as constatações durante a vistoria realizada, pode-se tecer as seguintes recomendações quanto ao Segmento B:

79. Recomendações gerais:

A – Oficiar o DNIT requerendo a implementação imediata de todos os Programas Ambientais previstos no TAC para esse Segmento, principalmente quanto às ações de Gestão e Supervisão Ambiental nas obras da rodovia, e Programa de Recuperação de Áreas Degradadas no locais com obras já finalizadas, principalmente nos bueiros e áreas de empréstimo;

B – Oficiar o DNIT a repassar as informações referentes às obrigações do TAC para as empreiteiras, por meio das equipes de supervisão ambiental, para dar conhecimento sobre as obrigações referentes aos programas e medidas ambientais durante as obras;

80. Recomendações específicas:

LOTE 04 – SAB /ENPA:

A – Usina de Asfalto – SAB (Ponto GPS016 20L 393745 / 9034463): o DNIT deverá implantar as medidas previstas no Sub-programa de Gerenciamento de Resíduos Sólidos e Efluentes Líquidos:

A.1 - a impermeabilização do solo, muretas de contenção de vazamentos, sistema de drenagem e recolhimento, além de direcionamento para caixa separadora água e óleo, e posterior recolhimento dos resíduos.

A.2 – devem ser instalados filtros de manga para minimização da emissão de poluentes atmosféricos.

LOTE 03 – 5º BEC:

B.1 – Usina de Asfalto (Ponto GPS013 20L 393935/ 9034944) – no Km 4,5 a partir de Porto Velho/RO: o DNIT deverá apresentar ao IBAMA a Licença Ambiental dessa Usina de Asfalto, emitida pelo Órgão Estadual, sendo que, caso inexistente, deverá ser adotada a medida fiscalizatória cabível;

B.2 – Usina de Asfalto - o DNIT e 5ºBEC deve implantar as caixas separadoras de água e óleo, bem como filtros de manga.

B.3 - o DNIT deverá apresentar a Licença Ambiental emitida pelo Órgão Estadual do posto de abastecimento localizado na área da jazida do Km 4,5, sendo que, caso inexistente, deverá ser adotada a medida fiscalizatória cabível;

B.4 – o DNIT deve implementar no posto de abastecimento do Km 4,5 as seguintes ações: impermeabilização do piso do posto (área de tancagem e área de abastecimento), muros de contenção, canaletas de drenagem para vazamentos no local da bomba, e caixa separadora de água – óleo;

B.5 – O BEC deve solicitar a incorporação das estruturas do alojamento existente na área da jazida do Km 4,5 na Licença Ambiental da mesma.

LOTE 02 – CONSTRUTORA CASTILHO:

C.1 - Consultar a Procuradoria-Geral do IBAMA quanto aos procedimentos administrativos e/ou legais a serem tomados relativos às áreas de empréstimo exploradas pela Construtora Castilho baseadas em Licença Ambiental inválida emitida pela Prefeitura Municipal de Porto Velho;

1944

C.2 – O DNIT e Construtora Castilho deverá implementar caixas separadoras de água e óleo na área de armazenamento de combustível e na área de armazenamento e carregamento de material betuminoso, e na área de tancagem da Usina de Asfalto, e implantar filtro de manga para a Usina.

LOTE 01 – 7º BEC:

D.1 – oficiar o DNIT para que requeira ao 7º BEC a solução do foco erosivo (Coordenadas UTM 20M 487602 / 9145433) relacionado a um ravinamento de cerca 1,5 m de profundidade por aproximadamente 25 metros de comprimento, oriundo de uma área de empréstimo lateral à rodovia, deve ser instalada uma barreira para contenção da drenagem que alimenta a erosão, recuperação do sulco erosivo, e posterior revegetação;

D.2 – oficiar o DNIT para que requeira ao 7º BEC a recuperação e revegetação do aterro/plataforma em Área de Preservação Permanente, localizado nas coordenadas UTM 20M 487602 / 9145433, usada para abastecimento dos caminhões de água nas obras;

D.3 - O 7º BEC deve solicitar ao IPAAM/AM a incorporação das estruturas do alojamento/acampamento existente na área da jazida (coordenadas GPS 20M 478064 / 9135323) na Licença Ambiental da mesma, bem como solucionar o vazamento constatado no canalização entre os banheiros e a fossa.

D.4 – o 7º BEC deverá retirar da Área de Preservação Permanente a área de apoio instalada pela empreiteira Troll Engenharia para as obras de alargamento da ponte sobre o Igarapé Belém ou Beem (km 706 - Coordenadas UTM 20M 483663 / 9141339), relocando para local dentro da faixa de domínio e sem supressão de vegetação;

D.5 – o 7º BEC deve implantar caixa separadoras água-óleo específica para a área de tancagem da Usina de Asfalto;


D.6 – o 7º BEC deverá construir caixa de areia na saída do efluente originado na lavagem dos veículos, antes deles serem direcionados para a caixa separadora.

D.7 – o 7º BEC deve implantar a canalização da rede de drenagem do canteiro de obras.


Wilson José Naliato
Analista Ambiental


Wanderlei Reinecke
Analista Ambiental

De acordo, solicito a equipe técnica que converse com o Coordenador Geral Sr. Rosa Fago antes de encaminhar o Memo à COPPA/PROGE.

Att. 
Eugênio Pio Costa
Coordenador de Transportes
COTSA / COTMO / DNIT / BARRA

24.10.2008



SERVIÇO PÚBLICO FEDERAL


Fls.: 1330
Proc. 036405
Rubr.: 0

TERMO DE JUNTADA

Por meio deste Termo faço juntada ao Processo 02001.006860/2005-95, relativo às obras de pavimentação/reconstrução da BR-319/AM, dos seguintes documentos disponibilizados pelo 5ºBEC (Segmento B):

- Licença de Operação 5392/NUCOF/SEDAM, para o posto de abastecimento no Km 100 da rodovia, com validade até 18/07/2010;
- Licença de Instalação 4860/NUCOF/SEDAM, para o posto de abastecimento no Km 100 da rodovia, com validade até 09/04/2009;
- Licença de Instalação 4557/NUCOF/SEDAM, para o canteiro de obras no Km 100 da rodovia, com validade até 29/01/2009;
- Licença de Instalação 5100/NUCOF/SEDAM, para a usina de solo/misturador, no Km 105 da rodovia, com validade até 21/05/2009;
- Licença de Operação 025/SEMA/Prefeitura de Porto Velho/RO, em nome de Carlos Alberto Alves Gomes, para lavra a céu aberto (extração de laterita) no Km 4,5 da rodovia, com validade até 03/08/2010;
- Guia de Utilização 60/2007/DNPM, em nome de Carlos Alberto Alves Gomes, com validade até 03/08/2010, e Parecer 60/2005 da Procuradoria Geral do DNPM sobre validade a licença acima;
- Licença Ambiental da Propriedade Rural, em nome de Hugo Roberto Grunewald Polli, para a área do imóvel da jazida de laterita do Km 4,5, com validade até 20/11/2008.

Em 07/10/2008


Wanderlei Reinecke
Analista Ambiental
IBAMA/DILIC

2011/12/20



11/11/11



Fis. 1377
Proc. 0663
①

GOVERNO DO ESTADO DE RONDÔNIA
SECRETARIA DE ESTADO DO DESENVOLVIMENTO AMBIENTAL
NÚCLEO DE CONTROLE E FISCALIZAÇÃO - NUCOF

FISCALIZAÇÃO DE INSTALAÇÃO Nº 0004860/NUCOF/SEDAM

VENCIMENTO: 09/04/2008

O Secretário de Estado do Desenvolvimento Ambiental (SEDAM), no uso do atribuído, que lhe são conferidas pela Lei Estadual nº 517 de 30 de Dezembro de 1999, expediu a presente FISCALIZAÇÃO DE INSTALAÇÃO.

EMPRESA: VITAM'S DISTRIBUIDORA DE PETRÓLEO LTDA.
ENDEREÇO: Rod. BR-689, Km 100 - Porto Velho - Rondônia

Assessoria Ambiental
006444

CPF: 78.900-000 INSC. ESTADUAL: 03.987.364/0003-67 Nº de Licença: 0000000061147919

OBJETO: Posto de Abastecimento de Combustível (ôleo diesel).

Esta fiscalização foi realizada com determinações feitas pelo Núcleo de Controle Ambiental, visando a verificação do cumprimento da legislação ambiental em vigor, em especial a Lei nº 517 de 30 de Dezembro de 1999, que dispõe sobre o licenciamento ambiental, e a Resolução nº 001 de 19 de Janeiro de 2004, que dispõe sobre o licenciamento ambiental de atividades de construção civil, para a instalação de postos de abastecimento de combustíveis.

Constatou-se que a empresa possui a presente Licença Ambiental em Diário Oficial do Estado em conformidade com a legislação ambiental em vigor, e que o empreendimento em questão encontra-se em fase de implantação, sendo necessário que a empresa apresente o projeto de implantação do empreendimento, para a realização da fiscalização de instalação, visando a verificação do cumprimento da legislação ambiental em vigor.

Porto Velho, 09 de Abril de 2008.

Assessoria Ambiental
José Antonio de Almeida
Assessoria Ambiental
NUCOF/SEDAM

Cletho Muniz de Brito
Secretário de Estado de
Desenvolvimento Ambiental
SEDAM

11

11

11

11

60002



1323
08/01/09

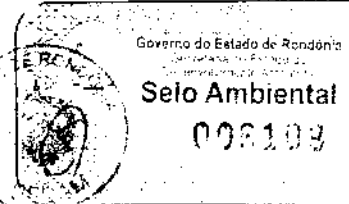
GOVERNO DO ESTADO DE RONDÔNIA
SECRETARIA DE ESTADO DO DESENVOLVIMENTO AMBIENTAL
NÚCLEO DE CONTROLE E FISCALIZAÇÃO - NUCOF

LICENÇA DE INSTALAÇÃO Nº 000-4557/NUCOF/SEDAM

VENCIMENTO: 29/01/2009.

O Secretário de Estado do Desenvolvimento Ambiental (SEDAM), no uso das atribuições que lhe são conferidas pela Lei Estadual nº 547 de 30 de Dezembro de 1993, expede a presente **LICENÇA DE INSTALAÇÃO**.

NOME OU RAZÃO SOCIAL: 5º BATALHÃO DE ENGENHARIA DE CONSTRUÇÃO - 5º BEC.



ENDEREÇO:
Avenida Rogério Weber nº 01, Quartel do Exército, Bairro Areal.

MUNICÍPIO:
PORTO VELHO - RO

CEP:
78.916-050

CNPJ/CPE:
07.556.867/0001-77

INSCRIÇÃO ESTADUAL:
-

ATIVIDADE: Instalação de um canteiro de obras designado para executar o plano de trabalho da recuperação e ampliação da Rodovia BR 319, Porto Velho - RO/Humaitá - AM, localizado no km 100, Rod. BR 319, no município de Porto Velho/RO.

DETERMINAÇÕES:

PROCESSO Nº 1801/0100/2008.

- 1-O empreendedor deverá requerer a Licença de Operação, antes da expiração desta;
- 2-O empreendedor deverá publicar a presente Licença Ambiental em Diário Oficial do Estado ou jornal de circulação Regional;
- 3-O empreendedor deverá encaminhar Relatórios de Monitoramento Ambiental semestralmente, devidamente registrado no CREA/RO, por profissional habilitado para a elaboração, atendendo os dispositivos para atendimento à Resolução CONAMA nº 362/05, que regulamenta a obrigatoriedade de recolhimento e disposição adequada de óleo lubrificante usado ou contaminado de forma a não afetar negativamente o meio ambiente;
- 4-O empreendedor responde independente da existência de culpa, a indenização ou reparar os danos causados ao meio ambiente e a terceiros, afetados direta e indiretamente pelo desenvolvimento de sua atividade;
- 5-Todo material proveniente da atividade e limpeza da faixa de servidão deverá ser recolhido para um local adequado (bota-fora), não deixando a possibilidade para que o mesmo venha a ser erodido e carregado para os igarapés e rios;
- 6-É terminantemente proibido o lançamento de resíduos em cursos de águas do entorno da atividade, e queima e resíduos a céu aberto;
- 7-O não cumprimento das determinações implicará em sanções previstas na legislação ambiental vigente.

LOCAL E DATA:
Porto Velho, 29 de Janeiro de 2008.

ASSINATURA DO DIR. NÚCLEO DE FISC. E CONTROLE

ASSINATURA DO SECRETÁRIO
Clelio Muziz de Brito
Coordenador Técnico
SEDAM

11

12

13

14



GOVERNO DO ESTADO DE RONDÔNIA
SECRETARIA DE ESTADO DO DESENVOLVIMENTO AMBIENTAL
NÚCLEO DE CONTROLE E FISCALIZAÇÃO - NUCOF

No 1524
 03025
 1801/1079/2008

LICENÇA DE INSTALAÇÃO Nº 0005100/NUCOF/SEDAM

VENCIMENTO: 21/05/2009.

O Secretário de Estado do Desenvolvimento Ambiental (SEDAM), no uso das atribuições que lhe são conferidas pela Lei Estadual nº 547 de 30 de Dezembro de 1993, expede a presente **LICENÇA DE INSTALAÇÃO**.

NOME OU RAZÃO SOCIAL: **5º BATALHÃO DE ENGENHARIA DE CONSTRUÇÃO - 5º BEC.**



Governo do Estado de Rondônia
 Secretaria de Estado do Desenvolvimento Ambiental
Selo Ambiental
006600

ENDEREÇO:
Avenida Rogério Weber nº 01, Quartel do Exército, Bairro Areal.

MUNICIPIO:
PORTO VELHO - RO

CEP:
78.916-050

CNPJ/CPF:
07.556.867/0001-77

INSCRIÇÃO ESTADUAL:
 -

ATIVIDADE: **Usina de Solo/misturador, localizado na Rod. BR 319, km 105, sentido Porto Velho/RO - Humaitá/AM, no município de Porto Velho/RO.**

DETERMINAÇÕES:

PROCESSO Nº 1801/1079/2008.

- 1 - O empreendedor deverá cumprir com determinações técnicas constantes nos estudos Ambientais apresentados;
- 2-O empreendedor deverá requerer a Licença Ambiental de Operação, 120 dias antes da expiração desta;
- 3-O empreendedor deverá publicar a presente Licença Ambiental em Diário Oficial do Estado ou jornal de circulação Regional;
- 4-O empreendedor deverá encaminhar Relatórios de Monitoramento Ambiental semestralmente, devidamente registrado no CREA/RO, por profissional habilitado pela elaboração;
- 5-O empreendedor responde independente da existência de culpa, a indenização ou reparar os danos causados ao meio ambiente e a terceiros, afetados direta e indiretamente pelo desenvolvimento de sua atividade;
- 6- Todo material (desmontado e refugos) proveniente da atividade em questão deverá ser recolhido para um local adequado (bota-fora);
- 7-É terminantemente proibido o lançamento de resíduos em cursos de águas do entorno da atividade, e queima e resíduos a céu aberto;
- 8-O não cumprimento das determinações implicará em sanções previstas na legislação ambiental vigente.

Paulina
Ab. Os. OA
Cric. M. P.
ma. Porto

LOCAL E DATA:
Porto Velho, 21 de Maio de 2008.

ASSINATURA DO DIR. NÚCLEO DE FISC. E CONTROLE

ASSINATURA DO SECRETÁRIO
 Paulo Roberto Venturini Brandão
 Coordenador Técnico

1950

Fis. 1325
 Proc. 336/5



DEPARTAMENTO NACIONAL
 DE PRODUÇÃO MINERAL

GUIA DE UTILIZAÇÃO

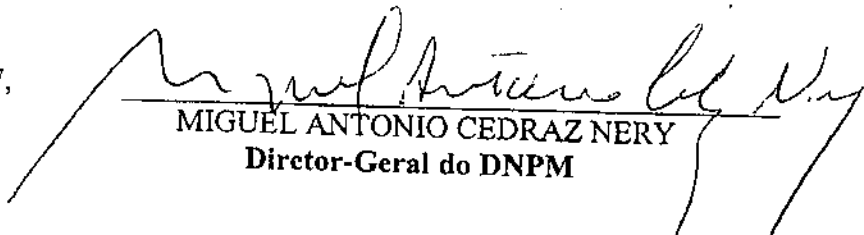
TITULAR DO DIREITO MINERÁRIO CARLOS ALBERTO ALVES GOMES	Nº DA GUIA DE UTILIZAÇÃO 60 /2007
---	---

PROCESSO DNPM Nº 886.558/04	ALVARÁ DE PESQUISA Nº 2.619	D.O.U. 21/03/05	MUNICÍPIO PORTO VELHO	UF RO
--------------------------------	--------------------------------	--------------------	--------------------------	----------

SUBSTÂNCIA MINERAL LATERITA (CASCALHO)	QUANTIDADE DE MINÉRIO/ANO 5.000 m³	PRAZO DE VALIDADE 01 (hum) ano
---	---------------------------------------	-----------------------------------

Pela presente GUIA DE UTILIZAÇÃO, fica o titular autorizado a extrair a substância mineral na quantidade máxima acima especificada e obrigado a efetuar o recolhimento da Compensação Financeira pela Exploração de Recursos Minerais – CFEM, ficando liberada a sua alienação comercial (venda, transferência, consumo, transformação etc.), dentro do prazo de validade fixado.

Brasília, 26 120 2007,


 MIGUEL ANTONIO CEDRAZ NERY
 Diretor-Geral do DNPM

LAUDO TÉCNICO DO DNPM E CONDICIONANTES:

O laudo técnico para liberação da presente guia de utilização encontra-se detalhado às folhas 111 retro do processo em epígrafe.
 Os locais de aproveitamento mineral desta guia de utilização deverão estar devidamente locados, por topografia ou sistema global de posicionamento – GPS, dentro dos limites do alvará de pesquisa autorizado, preferencialmente, plotados em bases georeferenciadas.

Observações: Deverá ser observada a validade da licença de operação nº. 00025/2006, expedida pela SEMA/RO em 03/08/06 com vencimento em 03/08/2010. Encontra-se pendente a análise/vistoria do RFP, que deverá ser priorizado pela Unidade Regional, quando do efetivo retorno deste processo, conforme preceitua a Portaria nº 144/07.

1911
1912



ADVOCACIA-GERAL DA UNIÃO
PROCURADORIA-GERAL FEDERAL
PROCURADORIA FEDERAL – DNPM 12º/19º e 23º DS

Fls.	1816
Pág.	636063

PARECER PF 19º DS/RO Nº 60/2005

REFERÊNCIA : MEMO Nº 152/2005 – 19º DS DNPM RO

INTERESSADO : 19º DS/DNPM/RO

ASSUNTO : Competência em expedir Licença de Operação para Guia de Utilização no âmbito do Município de Porto Velho.

EMENTA : O Município tem competência para expedir Licença Ambiental em atividades de mineração no âmbito do Município, ou quando houver delegação pelo Estado. Fundamentos : Art. 30 da CF/88, Lei 6.938/1981 e RESOLUÇÃO CONAMA 237/97.

R E L A T Ó R I O

O Chefe substituto do 19º DS/DNPM/RO encaminhou expediente a Procuradoria-Geral consultando sobre a competência da Secretaria Municipal de Meio Ambiente de Porto Velho expedir Licenças Ambientais de Operação para atividades minerais no âmbito do referido Município.

Em resposta a consulta, foi elaborada a NOTA /PROGE Nº 83/2005-DJ, que com base nas Resoluções CONAMA Nº 009 e 010/1990, entendeu que as Licenças deverão ser emitidas pelo órgão Federal – IBAMA, para os casos especificados na norma e pelo órgão Estadual no geral, deixando todavia de concluir sobre a competência Municipal.

Emitida à consideração superior, a Procuradora Jurídica do Órgão de Execução da PGF junto ao DNPM encaminhou o pleito, juntamente com a referida Nota, a esta Procuradoria, com a solicitação de que seja especificada a competência para emissão de licença ambiental, com fins de melhor instruir a atuação do Distrito.

Em síntese, é o relatório.

1944

Fls. 127
026035

FUNDAMENTOS

Tendo em vista a NOTA/ PROGE nº 83/2005 – DJ, ter explanado sobre a competência na esfera federal e estadual, e por questão de objetividade, responderemos diretamente a questão formulada pelo Chefe do 19º DS/DNPM/RO, quanto a competência da Secretaria Municipal de Meio Ambiente em expedir licença ambiental de operação para atividade de mineração no âmbito do Município de Porto Velho.

O Município brasileiro é uma entidade federativa, atingida pelo modelo da federação baseado na descentralização do poder.

A competência para legislar é uma base da autonomia municipal, pois o Município edita leis no âmbito de sua competência, que têm a mesma hierarquia das leis estaduais e federais, salvo no exercício da competência suplementar quando então as normas terão de se amoldar às dos outros níveis de governo.

O art. 30 da Constituição Federal estabelece que compete aos Municípios

- I - legislar sobre assuntos de interesse local;
- II - suplementar a legislação federal no que couber.

O artigo 30 da CF/88 enumera matérias que são de competência do Município e dizem respeito aos interesses das demais pessoas políticas. Não há interesse exclusivamente municipal, mesmo porque o Município faz parte do Estado, que faz parte da União, de uma coletividade maior. Os interesses locais dos Municípios são os que entendem próximos as suas necessidades imediatas, e, indiretamente, em maior ou menor repercussão, com as necessidades gerais.

A Lei nº 6.938/1981 que dispõe sobre a Política Nacional do Meio Ambiente estabelece no § 2º do seu art. 6º que "Os Municípios, observadas as normas e os padrões federais e estaduais, também poderão elaborar as normas mencionadas no parágrafo anterior.

Dispõe o parágrafo anterior que "Os Estados, na esfera de suas competências e nas áreas de sua jurisdição, elaborarão normas supletivas e complementares e padrões relacionados com o meio ambiente, observados os que forem estabelecidos pelo CONAMA".

Assim, o Município pode intervir no meio ambiente, quanto ao licenciamento ambiental.

Corroborando esse entendimento o contido na Resolução CONAMA nº 237/97, que considerando a necessidade de ser estabelecido critério para exercício da competência para o licenciamento quanto a que se refere o artigo 10 da Lei no 6.938/1981, estabeleceu em seu artigo 6º:

1910

F. n.º	1073
Proc. n.º	63605
	Q

Art. 6º - Compete ao órgão ambiental municipal, ouvidos os órgãos competentes da União, dos Estados e do Distrito Federal, quando couber, o licenciamento ambiental de empreendimentos e atividades de impacto ambiental local e daquelas que lhe forem delegadas pelo Estado por instrumento legal ou convênio.

Art. 7º - Os empreendimentos e atividades serão licenciados em um único nível de competência, conforme estabelecido nos artigos anteriores.


Assim, essa Resolução é bem clara ao elencar em seu art. 4º a competência do órgão ambiental Federal, no art. 5º a Estadual e, no 6º a municipal.

CONCLUSÃO

Face ao exposto concluímos, *salvo melhor juízo*, que a Secretaria Municipal de Meio Ambiente tem competência de expedir Licença Ambiental para atividades de mineração no âmbito do Município de Porto Velho, ou quando houver delegação pelo Estado.

É o entendimento, *sub censura*.

Cuiabá, 15 de agosto de 2005.


MÔNICA APARECIDA MAIA PINHEIRO
Procuradora Federal



PREFEITURA DO MUNICIPIO DE PORTO VELHO
SECRETARIA MUNICIPAL DE MEIO AMBIENTE - SEMA

LICENÇA DE OPERAÇÃO - LO Nº 00025 DLA/DELQA

VENCIMENTO
03/08/2010

O Secretário Municipal de Meio Ambiente, no uso das atribuições que lhes são conferidas pela Lei Complementar nº 138, de 28 de dezembro de 2001, expede a presente
AUTORIZAÇÃO AMBIENTAL a:

NOME OU RAZÃO SOCIAL:
CARLOS ALBERTO ALVES GOMES

CÓDIGO

ENDEREÇO:
ROD. BR 319, KM 4,5, LOTE 41

BAIRRO:
ZONA RURAL

Cidade:
PORTO VELHO-RO

CEP:
78900-000

CNPJ/CPF
134.275.123-04

INSCRIÇÃO ESTADUAL

ATIVIDADE/CÓDIGO/DESCRIÇÃO: 1.7- Lavra a céu aberto sem beneficiamento (extração laterita) - Decreto Municipal nº 8.745 de 18 de outubro de 2002.

OBSERVAÇÕES:

- 1 - Processo de origem da Autorização: 16.0406-00/06;
- 2 - A validade da Licença está enquadrada no Art. 64, da Lei Complementar nº 138, de 28/12/01, com prazo estipulado de 04 (quatro) anos;
- 3 - É obrigatório a publicação dessa Licença em jornal de grande circulação;
- 4 - Sua renovação deverá ser requerida com antecedência mínima de 120 (cento e vinte) dias da expiração do prazo de validade, em conformidade ao Art. 66, parágrafo único da mesma Lei.
- 5 - O empreendedor deverá cumprir com o pactuado no Plano de Controle Ambiental - PCA e Plano de Recuperação de Área Degradada - PRAD;
- 6 - O empreendedor deverá encaminhar a esta SEMA, relatório de monitoramento e controle ambiental semestral, das atividades desenvolvidas;
- 7 - Durante o período de vigência da presente licença, o empreendimento estará sob monitorado por esta SEMA, independente do cumprimento estabelecido no item 06 (seis) desta;
- 8 - O não cumprimento das determinações, acima citadas, acarretará o cancelamento desta Licença sem prejuízo das sanções previstas na Legislação Ambiental vigente.

LOCAL E DATA

Porto Velho, 03 de agosto de 2006.

ASSINATURA DO CHEFE DA DLA

Boatiz Veiga Cidin
Boatiz Veiga Cidin
Dir. Licenciamento - SEMA

ASSINATURA DO SECRETARIO

Wilson Correia da Silva
Wilson Correia da Silva
Secretario

1944





GOVERNO DO ESTADO DE RONDÔNIA
SECRETARIA DE ESTADO DO DESENVOLVIMENTO AMBIENTAL
GERÊNCIA FUNDIÁRIA

Fls. 02/05
Pág. 05

LICENÇA AMBIENTAL DA PROPRIEDADE RURAL
(2ª Via - RENOVAÇÃO/RETIFICAÇÃO)

O Secretário de Estado do Desenvolvimento Ambiental, no uso de suas atribuições legais e de acordo com que estabelecerem a RESOLUÇÃO CONAMA 237, de 19 de dezembro de 1997, a LEI ESTADUAL nº 547, de 30 de dezembro de 1993, a PORTARIA Nº 203, de maio de 2001, a PORTARIA Nº 94 de 04 de março de 2002, a Lei Complementar nº 312 de 06 de maio de 2.005, Decreto nº 5875 de 15 de agosto de 2006 e o PROCESSO ADMINISTRATIVO Nº 1801/0841/05, concede esta LICENÇA AMBIENTAL DA PROPRIEDADE RURAL.

Nº LICENÇA: 1210/2005

VALIDADE: 20/11/07 a

20/11/08

1- DADOS DO PROPRIETÁRIO:

- NOME: HUGO ROBERTO GRUNEWALD POLLI
- CPF/CGC: 085.251.187-61 RG: 1.588.418 SSP/ES

2- DADOS DA PROPRIEDADE:

- PROPRIEDADE: Sítio Argirita
- ENDEREÇO DA PROPRIEDADE:
Lote nº 41, BR 319, Imóvel Gleba Maravilha, Setor Cuniã, Gleba 01, Projeto Fundiário Alto Madeira, Município de Porto Velho - RO.

- COORDENADAS DOS PONTOS EXTREMOS DA PROPRIEDADE:

394.299,08 - 9.036.581,20	393.852,78 - 9.034.557,89
394.493,76 - 9.036.467,73	393.461,34 - 9.034.801,76

Área total do Imóvel	ATI	67,2692 ha
Área de Reserva Legal	ARL	53,8154 ha
Área de Reserva Legal a Recuperar	ARLR	ha
Área de Reserva Legal em Compensação	ARLC	ha
Área de Preservação Permanente Total	APPT	ha
Área de Preservação Permanente na Reserva Legal	APPRL	ha
Área de Preservação Permanente à Recuperar.....	APPR	ha
Área de Preservação Permanente na Área Remanescente	APPAR	ha
Área de Preservação Permanente em Área Explorada	APPAEX	ha
Área Remanescente	AR	13,4538 ha
Área Explorada	AEX	09,0887 ha
Área de Servidão	ASF	ha

3 - ATIVIDADES:

Secretaria de Estado do Desenvolvimento Ambiental reconhece:

- A propriedade como inserida no Sistema de Monitoramento e Proteção Ambiental;
- A propriedade não tem passivo ambiental florestal;
- A propriedade está situada a uma distância superior a 10 km de Terras Indígenas, 950 metros da APA do Rio Madeira, 9.750 metros do Parque Ecológico de PVH e 9.900 da FERS Rio Madeira e da FERS Rio Madeira e fora da Área de Ação Civil Pública.
- A propriedade está no entorno da APA do Rio Madeira, Parque Ecológico de PVH, e se enquadrada no que estabelece a RESOLUÇÃO Nº 13 do CONAMA de 06/12/1.990, em seu Art. 2 ;
- A propriedade como apta com o que estabelecem: O Código Florestal - Lei 4.771/65, e suas Alterações e a Lei Complementar Estadual Nº 233 de 06/06/2000 - ZSEE/RO.

Esta Licença não desobriga seu detentor do cumprimento do que estabelecem Lei da Natureza nº 9.605/98 e o Código Florestal, bem como o que estabelece a Instrução Normativa nº 03, de 04 de março de 2002, do MMA.

Porto Velho, 21 de novembro de 2007.

Augustinho Pastore

Secretário de Estado do Desenvolvimento Ambiental

Valdir Harmatiuk
Gerente Fundiário

HUGO ROBERTO G. POLLI

Carlos Alberto - 84042400

Agua - 84120519

84120519



SERVIÇO PÚBLICO FEDERAL

Fls.: 183
Proc. 006860/05
Rubr.:

TERMO DE JUNTADA

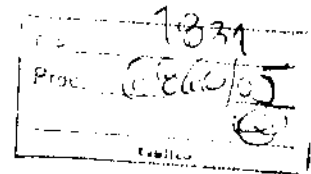
Por meio deste Termo faço juntada ao Processo 02001.006860/2005-95, relativo às obras de pavimentação/reconstrução da BR-319/AM, do seguinte documento:

- resultados dos “Fóruns de Discussão: Cenários e Sugestões para a Área de Influência da BR-319”, organizados pela GORDON AND BETTY MOORE FOUNDATION, nas seguintes datas e locais:
 - Porto Velho/RO em 18 de fevereiro de 2008;
 - Humaitá/AM em 20 de fevereiro de 2008;
 - Manaus/AM em 22 de fevereiro de 2008.

Em 07/10/2008

Wanderlei Reinecke
Analista Ambiental
IBAMA/DILIC

00000000



São Paulo, 09 de Maio de 2008

Fóruns de Discussão: Cenários e sugestões para a área de influência da BR-319

Porto Velho-RO (18 de fevereiro de 2008)

Humaitá-AM (20 de fevereiro de 2008)

Marauá-AM (22 de fevereiro de 2008)

1. Apresentação

A Fundação Moore, por meio de sua Iniciativa Áreas Amáveis, está inserindo uma nova estratégia no seu programa de apoio a projetos de conservação ambiental na região arcaico-amazônica. A difusão da nova estratégia ocorre nas chamadas "frentes de expansão" zonas a serem associadas à abertura ou recuperação de estradas, onde se observa a intensificação do processo de desmatamento e a ocorrência de fortes ameaças à conservação e uso sustentável dos recursos naturais.

As regiões sob influência das rodovias BR-319 (Cidade-Santarem) e BR-319 (Marauá-Porto Velho) compõem as áreas prioritárias para a nova estratégia da Iniciativa, cuja diretriz é atuar em complementaridade as políticas nacionais, estaduais e municipais atualmente conduzidas na região, e em consonância às demandas da sociedade.

Com o objetivo de colher opiniões e sugestões para a formulação de uma estratégia a Fundação Moore promoveu entre os dias 18 e 22 de fevereiro de 2008 uma sequência de três eventos intitulados "Fóruns de Discussão: Cenários e sugestões para a área de influência da BR-319". O Instituto Internacional de Educação do Brasil (IEB) foi convidado a colaborar com a formação na organização e condução dos fóruns de discussão.

Os eventos foram organizados em dois blocos de atividades. A parte da manhã de cada dia foi dedicada a exposições de especialistas convidados que discorreram sobre algumas políticas governamentais em curso na região de influência da BR-319, análises técnico-científicas sobre os impactos da recuperação da rodovia e iniciativas lideradas por organizações da sociedade civil da região. O segundo bloco de atividades, realizado na tarde de cada dia,

1111111111

Fis.	4832
Proc.	20005
	①

consistiu em grupos de trabalho para discussão das ameaças e oportunidades representadas pela recuperação da BR-319 e de sugestões para a futura estratégia da Fundação Moore. Ao final de cada dia foram realizados plenários para a apresentação dos trabalhos de cada grupo, debate e avaliações.

Em Porto Velho houve a participação de representantes de organizações da sociedade civil, do poder público estadual e federal, setor empresarial e pesquisadores que realizam os Estudos de Impacto Ambiental do projeto de recuperação da BR-319. Em Humaitá os participantes eram mais diversificados, havia também representantes do poder público municipal, Igreja católica, polícia militar, exército, proprietários rurais e moradores de comunidades próximas à rodovia. Já em Manaus havia um grande número de representantes de organizações da sociedade civil, além de representantes do poder público estadual e federal, setor empresarial, Igreja católica, pesquisadores e moradores de comunidades da rodovia BR-319 (ver listas de presença em anexo).

Este documento está estruturado em duas seções principais. A primeira sistematiza as exposições e debates ocorridos durante os três eventos organizados a partir de cinco temas de destacada relevância. A segunda seção consolida as sugestões feitas pelos participantes nos trabalhos dos grupos. Para relatos mais detalhados das exposições e debates, e para consultar as sugestões feitas pelos grupos de cada um dos três fóruns, podem ser consultados os relatórios individuais de cada evento.

Resalte-se que o teor do presente documento resulta de um processo de consulta feito por meio dos 3 fóruns mencionados. Assim, o conteúdo do presente documento consiste nas idéias apresentadas e discutidas nestes eventos, não refletindo, necessariamente, em entendimentos, posicionamentos ou interpretações da Fundação Gordon e Betty Moore.

2. Exposições e debates

Esta seção resume os cinco principais temas apresentados pelos participantes e debatidos pelos participantes nos três fóruns de discussão, de modo a apresentar de maneira direta e concisa o conteúdo discutido.

1) Unidades de Conservação e a Área sob Limitação Administrativa Provisória (ALAP) da BR-319

ALAP da BR-319: proposição de unidades de conservação, federais e estaduais

Os relatórios individuais estão disponíveis nos seguintes endereços eletrônicos: <http://www.iqg.org.br> e <http://www.moore.org>

De acordo com os representantes do Ministério do Meio Ambiente (MMA) e do Instituto Chico Mendes de Conservação da Biodiversidade (ICMBio), a Área sob Limitação Administrativa Provisória (ALAP) na região de influência da BR-319 foi instituída em 2006 após o anúncio da intenção de recuperação da rodovia. Trata-se de um instrumento incluído na lei do Sistema Nacional de Unidades de Conservação - SNUC (Lei Nº 9.985, artigo 22-A), que prevê a limitação de uso da terra pelo período de sete meses em regiões cujos recursos naturais estejam sob risco de dano grave, com vistas à realização de estudos para a criação de unidades de conservação. Com base em análises preliminares de solos e biodiversidade um subgrupo de trabalho técnico interministerial formulou uma proposta de criação/ampliação de um mosaico de unidades de conservação na região (quadro abaixo), submetido a consultas públicas:

Propostas de Unidades de Conservação na ALAP BR-319			
FEDERAIS			
Unidade	Proposta	Área (ha)	
Reserva Extrativista de Ituxi	criação	661.245	
Reserva Extrativista Médio Furus	criação	714.067	
Parque Nacional Nascentes do Lago Jari	criação	937.572	
Parque Nacional Maringáuari	criação	n.d.	
Floresta Nacional Igauri	criação	1.519.391	
Floresta Nacional Balata-Tufari	criação	2591.61	
Estação Ecológica Cunã	ampliação	n.d.	
ESTADUAIS			
Reserva de Desenvolvimento Sustentável Igapo-ucu	criação	402.475	
Reserva de Desenvolvimento Sustentável Camutama	criação	638.942	
Floresta Estadual Tapaué	criação	904.322	
Floresta Estadual Saranã	criação	n.d.	

Os maiores desafios estão na implementação das unidades: elaborar os planos de manejo e proteção, criar os conselhos gestores e, principalmente, realizar a consolidação territorial das unidades. Esta consolidação passa pela realização de estudos fundiários, que consistem no levantamento cartorial dos imóveis para se saber a real situação do proprietário e posse nessas áreas (registro, cadeia dominial completa, demarcação da área) e análise e valorização de benfeitorias, de modo a avançar na elaboração de propostas para a resolução de conflitos fundiários e conflitos por uso de recursos.

Com a proposição da ALAP se busca realizar uma gestão integrada das unidades, reunidas em um mosaico. Será uma das primeiras experiências em que haverá uma instituição para a gestão integrada das áreas: um conselho gestor do mosaico.

Nos três eventos emergiram questionamentos com relação à abrangência da ALAP, e também em relação a área a ser contemplada pela Fundação Moore como área de influência da BR-319. Representantes indígenas mencionaram

1000000

1334
60605
(S)

algumas terras que, mesmo fora da área definida como de influência da rodovia, sofrerão os impactos oriundos da expansão de atividades econômicas. Relataram que a existência de corpos hídricos cortando a estrada e correndo para terras indígenas aumenta os riscos dos impactos negativos. Situações semelhantes foram relatadas também para regiões habitadas por populações não-indígenas. Este ponto demonstra, portanto, que o que vem a ser a área de influência de um empreendimento é um território contestário.

Outro questionamento também foi recorrente nos debates, a lentidão na criação das unidades de conservação. O Padre Fernando Redondo, da Comissão Pastoral da Terra de Lábrea, por exemplo, questionou a lentidão na criação de duas RESEXs no município (RESEX de Iuxi e RESEX Médio Purus), mesmo tendo sido propostas antes da ALAP. Representantes do MMA e ICMBio lembraram que a criação não depende somente de seus órgãos, e que a maioria das propostas são analisadas pela Casa Civil da Presidência da República durante longos períodos, ao aguardo da assinatura do presidente. Para o caso das RESEXs de Lábrea, suspeita-se que interesses na exploração futura de energia hidrelétrica na região estejam causando demora neste processo.

Plano Estratégico da SDS

Além das ações do setor ambiental do governo federal mencionadas acima foram relatadas durante os eventos algumas ações do governo amazense com relação à mitigação de impactos da BR-319. A Secretaria de Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável desenvolveu o "Plano Estratégico para Promoção do Desenvolvimento Sustentável e o Combate ao Desmatamento e Grilagem de Terras na Área de influência de BR-319" com as seguintes linhas de ação:

Linha de ação 1

Programa de melhoria da infra-estrutura para o Desenvolvimento Sustentável e Controle Ambiental (Ações: Centros Integrados de Operações Ambientais, Fundrias Judiciais e de Desenvolvimento Sustentável, Postos de Fiscalização Ambiental Integradas, Comitês Locais de Promoção ao Desenvolvimento Sustentável e Proteção Ambiental)

Linha de ação 2

Programa de Combate aos ilícitos ambientais e fundiários (Ações: Implantação do Sistema Georreferenciado de Licenciamento Ambiental de Atividades Rurais - SGLAR; Implantação de um programa de regularização fundiária e combate à grilagem de terra; Criação de Brigadas Ambientais Voluntárias - PROTEGER e PROARCO)

Linha de ação 3

Programa de Ordenamento Territorial e Macrozoneamento da região

Linha de ação 4

Programa de Estímulos à produção sustentável (Ações: Promoção ao manejo florestal sustentável; Promoção de sistemas de produção agropecuária sustentável)

Linha de ação 5

Programa de Capacitação, Difusão e Educação Ambiental (Ações: Programa de capacitação; Programa de educação ambiental; Turismo)

1990

71335
686095
C. M. S. S.

Cenário do estado de Rondônia

Em Porto Velho, houve uma apresentação das ações da Secretaria de Desenvolvimento Ambiental (SEDAM) de Rondônia na implementação de unidades de conservação do Estado, totalizando as seguintes cinco unidades na região da BR-319:

- a) Floresta Estadual de Rendimento Sustentado Rio Madeira B
- b) Floresta Estadual de Rendimento Sustentado Rio Madeira A
- c) Estação Ecológica Serra de Três Irmãos
- d) Floresta Estadual de Rendimento Sustentado Rio Vermelho D
- e) Área de Proteção Ambiental do Rio Madeira

Durante o debate representantes da sociedade civil fizeram inúmeras críticas à atuação do governo na área ambiental. Alegaram ser excluídos da participação nos conselhos ambientais e outras instâncias decisórias. Também mencionaram que a situação de implementação das unidades de conservação estaduais é mínima, além de informarem a inexistência de comitês de bacias. Nesse contexto, descrito pelos representantes da sociedade civil presentes como um "caos ambiental", há cerca de mil processos no Ministério Público questionando a atuação do governo estadual. Foi questionado também o fato do Estado de Rondônia não ter sido incluído na ALAP, que se limitou ao Estado do Amazonas. Os representantes disseram que Rondônia também está na área de influência e portanto deve ser contemplada pela ALAP.

2) *Questão indígena*

Desafios no componente indígena de licenciamento ambiental de obras de infraestrutura

Representantes da Fundação Nacional do Índio (FUNAI) falaram, nos três fóruns, sobre os desafios no tratamento do componente indígena nos processos de licenciamento ambiental de obras de infraestrutura, como é a rodovia BR-319. A maior limitação, segundo eles, é a restrição de recursos financeiros e humanos para não só realizar o acompanhamento do licenciamento, mas cumprir outras atribuições relativas à gestão ambiental em terras indígenas. Atualmente existem apenas quatro funcionários do setor da FUNAI responsável pela questão ambiental em terras indígenas para tratar de cerca de 200 processos de licenciamento ambiental. Há, portanto, um grande passivo na devida consideração dos impactos socioambientais em terras indígenas.

Com relação ao processo específico da BR-319, os representantes da FUNAI informaram a existência de um Termo de Referência acordado com o Departamento Nacional de Infra-estrutura de Transportes (DNIT) para a realização de estudos etnoecológicos em terras indígenas situadas nas proximidades da

1836
6360/35
②

rodovia, visando a mitigação de impactos. Este termo de referência incluiu a princípio apenas as cinco terras listadas na tabela abaixo.

Terras indígenas incluídas no Termo de Referência (FUNAI/DNIT)			
Terra Indígena	Etnia	Situação jurídica	Município(s)
Apurinã do Igarapé Taumirim	Apurinã	Regularizada (Estudos de revisão)	Tapauá/AM
Aritambá	Mura	Regularizada	Manicoré/AM
Cunhã-Sapucaia	Mura	Homologada	Autazes e Borba/AM
Lago Capanã	Mura	Regularizada	Manicoré/AM
Lago do Barrigudo	Apurinã	Estudos complementares	Beruri/AM

Passivo fundiário indígena e a sobreposição com unidades de conservação

No entanto, como foi questionado pelos presentes nos debates e informado pelos representantes da FUNAI, existem reivindicações fundiárias na região – como é o caso das áreas Itapananã (do povo Mura) e Tucumã (do povo Apurinã) –, além de terras indígenas em fase de delimitação (uma das primeiras etapas do reconhecimento do território) e registros de povos indígenas isolados (também chamados de indígenas "livres") (14), portanto, uma situação de fragilidade maior ainda por parte dos grupos cujas terras ainda não tiveram seus processos de regularização concluídos, e este fato preocupa os representantes indígenas.

Um grande problema com relação às terras indígenas é a sobreposição com unidades de conservação. Durante o debate, Ivani Farias, antropóloga da UFAM que integra a equipe dos Estudos de Impacto Ambiental e Relatório de Impacto Ambiental (EIA/RIMA) da BR-319, mencionou que seus estudos na área de influência da BR-319 indicam a existência de conflitos de interesse, citando vários casos de sobreposição entre terras indígenas e unidades de conservação. Questionou em que medida o MMA e a SDS estão dispostos a rever o estudo feito por ocasião da ALAP, e até mesmo abrir mão de áreas planejadas para unidades de conservação.

Áreas de terras indígenas (solicitadas ou já demarcadas) e possíveis conflitos, segundo Ivani Farias:

Em área da Reserva de Desenvolvimento Sustentável (RDS) do Amapá, no chamado ramal democracia, há uma população Mundurucu que já solicitou reconhecimento de seu território.

Na RDS Igapó Açu, conflito por território com o povo Mura (TI Cunhã-Sapucaia)

Com a Floresta Nacional (FLONA) Balata-Tatari, 3 conflitos com terras indígenas.

- demanda por terra do povo Apurinã na região de Humaitá, a 2km da BR-319 (TI Tucumã)
- conflito com a terra demandada pelo povo Mura (TI Itapananã)
- terra de índios isolados entre Tapauá e Capanã, supostamente do povo Jirau

Na Reserva Extrativista (RESEX) do Capanã, haverá conflito fundiário com o povo Mura (TI Lago do Capanã), que pede a ampliação de seu território como primeira demanda de mitigação de impactos da BR-319.

1944

Fls: 1337
Pag: 06/05
@

Solitação de terra do povo Panoran em Tabapuã-AM

Há uma proposta de passar um ramal (estrada vicinal) no interior da TI Tannurac. Os indígenas solicitam que este ramal seja transferido. Há problemas com o poder público municipal, que estimula a invasão desta TI.

Os nos Igapo-Açu e Tupãna, que cortam a BR-319 correm para a TI Cunã-Sapucata, onde há problemas com pesca e sportiva. Uma das demandas por mitigação de impacto é a ampliação da TI.

Representantes do MMA, ICMBio e SDS argumentaram que, não obstante tenha sido solicitado a FUNAI a lista de todas as demandas indígenas na região quando da proposição da ALAP, e que esta tenha sido submetida a consultas públicas, o direito indígena a terra é originário, e antecede as unidades de conservação nos casos de sobreposição. João Paulo, da Fundação Estadual dos Povos Indígenas do Amazonas (FEPI) chamou a atenção, no entanto, para os perigos de se subestimar o potencial conflitivo desta temática. Segundo ele o que se verifica nos casos concretos de sobreposição são disputas nem sempre pacíficas por território, nas quais os indígenas em geral dispõem de poucas informações.

Índios "livres" (isolados)

Outra questão sublinhada durante as discussões como de fundamental importância é a presença de grupos indígenas isolados na região da BR-319 (também chamados de "índios livres"). Representantes indígenas e parceiros chamaram a atenção para a necessidade urgente de ações para apoiar a demarcação das terras destes povos, e também para o trabalho de proteção, como aquele realizado nas Frentes de Proteção Etno-ambientais da FUNAI. Há também grupos indígenas em situação de contato muito recente, como é o caso do povo Pirahã. Estes grupos também carecem de um tratamento diferenciado.

Demandas indígenas, regularização da terra e além

As demandas indígenas para a região da BR-319 emergiram não só nos debates dos grupos, mas foram explicitadas nas apresentações de seus representantes e nos debates.

- Mais informações e participação em processos como a discussão da ALAP.
- Ações de ordenamento territorial: eliminação da sobreposição das terras indígenas com unidades de conservação; e a criação de "corredores ecológicos e culturais" na região da BR-319; que consistiriam na gestão articulada de Terras Indígenas e Unidades de Conservação vizinhas, visando proteção e ganhos mútuos.
- Ações de fortalecimento institucional e capacitação indígena para a participação qualificada em instâncias decisórias.
- Apoio a atividades de gestão ambiental em suas terras: uma estratégia que vem sendo desenvolvida é a realização e implementação de estudos e diagnósticos etnoambientais. Algumas terras já têm estes estudos realizados, mas ainda carecem de apoio na implementação das ações previstas.
- Apoio a atividades produtivas sustentáveis nas terras indígenas.

1940

Nº	1338
Proc.	03620
	W
Fórmula	

- Apoio a atividades de resgate e valorização cultural

A ausência de compensação ambiental e o pedágio indígena na rodovia transamazônica (BR-230)

Como mencionado durante o evento por representantes das populações indígenas, registra-se no país um passivo com relação à compensação dos povos indígenas por conta dos impactos gerados pelas rodovias. Na região de Humaitá há um conflito interétnico motivado pela rodovia transamazônica (BR-230), que foi construída pelo governo militar na década de 1970 sem compensações aos povos indígenas. Esta rodovia corta grandes extensões de terras dos povos Tenharim e Diahul, entre os municípios de Humaitá e Apuí. Ao longo dela os indígenas instalaram pedágios.

Foi ainda observado pelos participantes, durante os fóruns, que por um lado há a situação dos indígenas, que nunca receberam nenhum tipo de apoio por conta do impacto desta estrada em suas terras. Foi ressaltado ainda que a estrada nem mesmo conta com estudos de impacto ambiental. Por outro lado, os moradores não-indígenas da região, sobretudo do município de Apuí, vêem sua situação de isolamento se agravar com a cobrança de pedágios.

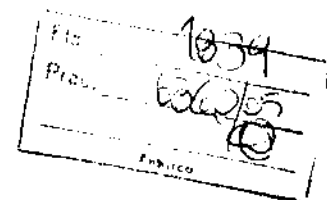
3) A rodovia BR-319: Estudos de Impacto Ambiental e as alternativas de transporte para a região.

História dos estudos ambientais da rodovia e o EIA-RIMA

Os coordenadores da equipe interdisciplinar de 54 pesquisadores que desenvolvem os Estudos de Impacto Ambiental e o Relatório de Impacto Ambiental (EIA-RIMA) da BR-319 estiveram presentes nos três dias de evento. Informaram que a história dos estudos ambientais da BR-319 se inicia no ano 2003, quando foi celebrada uma portaria interministerial entre Ministério dos Transportes e o Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (IBAMA) para regularizar ambientalmente as rodovias brasileiras, através do levantamento e correção dos passivos ambientais. O IBAMA entendeu que a rodovia, por estar parcialmente intransitável há duas décadas, deveria ser objeto de EIA-RIMA somente em seu trecho central, entre os quilômetros 250 e 655,7 ficando o restante dos trechos (inicial Km 0 ao 249 e final km 656 até a cidade de Porto Velho) livre desta prerrogativa legal. Para a realização destes estudos houve a celebração de um convênio entre a Universidade Federal do Amazonas (UFAM) e o Departamento Nacional de Infra-estrutura de Transportes (DNIT) em agosto de 2007.

Alternativas à rodovia: ferrovia e hidrovia

1000000000



Ao longo dos eventos ficou claro que, apesar de defesas da necessidade de recuperação da rodovia (ver próximo item), não há consenso em torno desta opção para o transporte na região.

O professor Philip Fearnside (Instituto Nacional de Pesquisas da Amazônia – INPA) fez palestra no evento de Manaus em que defendeu alternativas à recuperação da BR-319. Isto porque os impactos que o asfaltamento da BR-319 pode trazer para a região são desastrosos, segundo o pesquisador. Ele argumentou que o cenário de desmatamento no chamado “arco do desmatamento” é bem distinto da região de Manaus e do interior do Amazonas. Nestas regiões ainda há grandes áreas preservadas. No entanto, se estas áreas forem conectadas, uma frente de desmatamento pode chegar até a região de Manaus e até mesmo seguir em direção a Roraima. Estudos de modelagem traçam cenários alarmantes para o avanço desta frente de desmatamento através dos eixos viários. Estes estudos, segundo Fearnside, vem sendo confirmados por imagens de satélites (anexos 6 e 7).

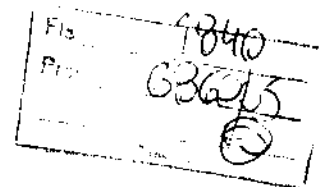
Fearnside lembrou que o cenário de desmatamento pode mudar com a criação e implementação das unidades de conservação propostas. No entanto, diz que raramente são levadas em consideração as estradas estaduais que serão construídas perpendicularmente à BR-319, que mudam e agravam o quadro de desmatamento possível na região (ver anexo 8). Além disso, há o problema das estradas irregulares que madeireiros tentam construir pela Amazônia, como aquela ligando Colniza (grande frente de desmatamento no norte do Mato Grosso) a Apuí (na rodovia Transamazônica, sul do Amazonas).

Segundo ele, a BR-319 foi projetada e construída na década de 1970 sem os devidos estudos de viabilidade econômica. Por este motivo, e pelas ameaças trazidas pelo asfaltamento da rodovia, Fearnside argumentou que é necessário um estudo de viabilidade econômica da estrada. Em seguida, este deve ser comparado com estudos de viabilidade econômica de alternativas de transporte de cargas em busca da melhor solução para Manaus. Argumentou, por fim, que alternativas como uma ferrovia ligando Manaus a Porto Velho ou o transporte de cargas por cabotagem podem resolver o problema de transporte para a cidade.

Virgílio Viana, secretário de Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável do Amazonas, também defendeu alternativas ao asfaltamento da BR-319. Falou de um estudo – realizado no final de 2007 com o apoio da Fundação Moore – que analisou a viabilidade de se construir uma ferrovia no lugar da rodovia. Viana parte do princípio de que a primeira pode evitar um desmatamento que seria ocasionado pela segunda, e diz estar conduzindo um processo de negociação para viabilização do projeto. Viana citou o exemplo positivo da ferrovia que interliga Curitiba ao porto de Paranaguá, cortando uma região de Mata Atlântica preservada.

Os professores Carlos Edwar e Alexandre Rivas (equipe do EIA-RIMA) questionaram no evento de Manaus o projeto da ferrovia como alternativa à

CONFIDENTIAL



rodovia, como haviam feito em Humaitá. Alegaram que a construção da ferrovia pode aumentar a demanda por transporte de carga, aumentando também a pressão por desmatamento em seus extremos, na região de Manaus (e norte do estado, até Roraima) e no sul do estado. Disseram também que o estudo realizado pelo governo do estado do Amazonas está "carregado de incertezas e informações incompletas", e negligencia os custos ambientais de uma ferrovia.

Por fim, houve outro questionamento, com relação a ênfase quase exclusiva em critérios econômicos para a definição das alternativas de transporte, negligenciando fatores sociais. João Paulo (FEPI) citou o tráfico de drogas como exemplo de problema que pode se agravar com a rodovia.

4) O isolamento do Amazonas, a conservação ambiental e o desenvolvimento econômico.

De fato, grande parte dos argumentos em defesa da recuperação da rodovia gira em torno da necessidade de romper com o isolamento de Manaus e do interior do Amazonas, em busca de desenvolvimento econômico. Isto apareceu em vários momentos, sobretudo nos debates de Humaitá e Manaus.

Estagnação econômica em Humaitá e a BR-319

O Prefeito Municipal de Humaitá, Roberto Rui Guerra de Souza afirmou que o tema da BR-319 é de grande importância social e econômica para a região, e por isso defende que sejam reativadas, "de maneira equilibrada e observando suas peculiaridades". Um motivo para esta defesa é o fato de que durante o período em que a BR-319 estava transitável, mesmo sem o instrumento do licenciamento ambiental, não se verificou o avanço do desmatamento na região, como ocorreu em Rondônia.

Além disso, o prefeito saiu em defesa da ocupação dos "campos naturais" (áreas de savana existentes no sul do Amazonas) para a produção de grãos, o que ao seu ver evitaria o desmate de regiões de floresta. Mesmo com sua "veia notadamente ecológica" por ser "amazonense", acredita que é necessário "aproveitar a natureza de maneira equilibrada", e que o asfaltamento da BR-319 é um sonho de dignidade do povo da região.

Dois argumentos apresentados pelo prefeito foram contrapostos em distintos momentos dos eventos. Para o fato de que não houve desmatamento na BR-319 quando asfaltada pela primeira vez, o professor Philip Fearnside no evento de Manaus, ofereceu uma explicação. Falou que a situação do estado de Rondônia e do norte do Mato Grosso mudou bastante desde a época em que a BR-319 foi asfaltada. De lá pra cá uma frente de migração avançou sobre estas regiões, já explorou de maneira predatória grande parte de seus recursos naturais, e ainda existe demanda por terra. Um novo corredor viário rumo ao norte sem o devido ordenamento territorial pode trazer conseqüências danosas, disse o professor.

00000000

Também a defesa de plantio de grãos nas áreas de savana do sul do Amazonas sendo contraposta em diferentes momentos por representantes do MMA e do ICMBio que lembraram da importância destas paisagens de savana, consideradas de alta relevância para a conservação da biodiversidade pelos estudos do Projeto de Conservação e Utilização Sustentável da Diversidade Biológica Brasileira (PROBIO/MMA). Argumentaram que, como paisagem natural, merece esforços de conservação da mesma forma que as regiões cobertas por floresta tropical.

Em Manaus uma defesa veemente da necessidade da rodovia foi feita pelo Sr. Antônio Gracas da Paróquia N. S. de Fatima do Careiro Castanho. Ele lembrou que juntamente com a rodovia há ligação de cabos de fibra ótica entre Porto Velho e Manaus, que melhorou bastante a comunicação e o sinal de televisão na região. Segundo Sr. Antonio, Manaus é também a única capital brasileira não ligada ao restante do país por via terrestre. Para ele, estes fatos aumentam bastante a necessidade de recuperação da rodovia.

Em Humaitá emergiu um ponto de vista segundo o qual a manutenção da floresta de pé no Estado do Amazonas – cerca de 97% da cobertura florestal – estaria levando o Estado a uma situação de estagnação econômica já que o mesmo não recebe nenhuma contrapartida por esta preservação.

Outros participantes lembraram que a estagnação econômica da região leva a uma situação perigosa, ambientalmente falando. Os pequenos produtores, estimulados desde a década de 1970 a migraram para a região, hoje se veem obrigados a vender suas terras por valores irrisórios a grandes produtores, gerando um duplo problema: inchaço das cidades com sua migração, o desmatamento por parte destes grandes proprietários.

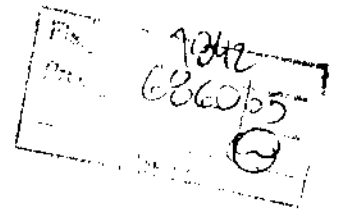
Como se constata pelas intervenções acima, a questão da conservação ambiental, para as pessoas que vivem no interior do estado do Amazonas, está intimamente associada a questão da geração de alternativas produtivas, tema que foi recorrente nos trabalhos dos grupos. A recuperação da BR-319 desperta debates polarizados pelo fato de representar, para algumas pessoas, a saída para o desenvolvimento econômico desejado para seus municípios e para outras, o caminho para sérios impactos ambientais.

O setor empresarial rondoniense e a conservação ambiental

Em Rondônia a polarização entre desenvolvimento econômico e conservação ambiental também surgiu, mas recebeu contestação:

O representante da Federação das Indústrias do Estado de Rondônia, Antônio Marrocos Neto, manifestou preocupação com o fato de que o evento foi mais voltado para as questões florestais, ambientais e das populações tradicionais, não conseguindo perceber a inserção de sua organização no debate. Alertou também

CONFIDENTIAL



para a existência de uma população na Amazônia que desde a década de 1970 vem sendo transportada para a região com uma estrutura de mobilidade muito dinâmica. Segundo ele, ações para tentar barrar seu movimento em uma certa direção e a criação de áreas protegidas podem gerar novas frentes de ocupação em outras regiões da Amazônia. Ou seja, o próprio representante do setor produtivo de Rondônia indica a possibilidade de ocorrer algo parecido com fenômeno descrito pelo professor Philip Hearnside como esvaziamento do desmatamento. Segundo o professor, há uma hipótese de que o esvaziamento do desmatamento no sul do Amazonas (região de Lábrea) esteja sendo motivada por uma maior dificuldade para as atividades impactantes na região de influência da BR-163 (Para) que migraram para esta região.

Para representantes da sociedade civil e do governo federal, o setor privado de Rondônia precisa ser mais propositivo, e isso é de suma importância para a sua participação nas decisões sobre como fortalecer o manejo florestal e a governança florestal em áreas públicas. Argumentou-se que o desenvolvimento predatório é uma falácia, pois concentra renda e não melhora a vida daquela população que migrou para a região. Além disso, sugeriu-se como poderia se dar a participação da indústria, por exemplo, na implementação das áreas sugeridas na ALAF, no turismo sustentável nos parques nacionais e na exploração sustentável de madeira nas florestas nacionais, por exemplo.

5) O impacto cumulativo de grandes obras de infra-estrutura e a relação com a questão urbana na Amazônia.

Em Porto Velho, a discussão sobre os impactos da BR-319 obteve duas fortes ênfases: o impacto cumulativo de grandes obras de infra-estrutura (rodovias, hidrelétricas, gasodutos e outras), e os impactos que estas obras geram nos centros urbanos. Este segundo ponto encontrou eco nos debates de Humaitá e Manaus, como se verá abaixo.

O impacto cumulativo de grandes obras de infra-estrutura

Refletindo a respeito da situação no sul do Amazonas e Rondônia, representantes da sociedade civil argumentaram que não será possível compreender o avanço do desmatamento se o projeto de recuperação da BR-319 não for analisado de modo associado a dois outros projetos: o gasoduto Urucu-Porto Velho e as hidrelétricas do rio Madeira.

Relação entre as obras de infra-estrutura e a questão urbana na Amazônia

Equipes de Orço (Movimento Roraima da Floresta e GTA Rondônia) destacou a relação entre os projetos de infra-estrutura e a questão urbana. Destacou que os impactos destes projetos não se limitam às áreas florestais vizinhas, mas se espalham pelos núcleos urbanos, principalmente para as maiores cidades, como é o caso de Porto Velho. As hidrelétricas do rio Madeira, por exemplo, antes mesmo

CONFIDENTIAL

1343
0360/05
E

de sua construção já estaria trazendo consequências negativas para a cidade de Porto Velho, como a especulação imobiliária, aumento da violência, migração e crescimento desordenado da periferia. Esta situação intensifica as pressões sobre as regiões florestais ainda conservadas, como aquelas na região de entorno da BR-319.

A representante do WWF-Brasil em Rondônia, Ana Euier, reforçou a importância de se pensar políticas para os núcleos urbanos e suas dinâmicas, argumentando que hoje 90% da população amazônica vive em cidades, onde são escolhidos os representantes políticos. Informou que Rondônia é o estado amazônico que menos concentra a população em sua capital, e que apresenta outros núcleos urbanos pressionando os recursos naturais.

Em Humaitá e Manaus também emergiu a percepção de que os problemas urbanos estão diretamente ligados ao avanço de frentes migratórias. Avunco este possibilitado pelas obras de infra-estrutura. Em Humaitá, participantes ligados a obras assistenciais da igreja católica e outros relataram o inchaço populacional na periferia da cidade, trazendo problemas sociais como o aumento no abandono de crianças. Já em Manaus, o professor Philip Fernandes lembrou de maneira enfática que a recuperação da BR-319 ocasionará uma migração em massa para a cidade de Manaus, que apresenta índices de renda *per capita* bem acima da média amazônica. Esta migração trará consigo, argumentou o professor, problemas como o aumento da violência e desemprego.

3. Trabalho de grupos

Lurante a tarde de cada um dos fóruns os participantes se dividiram em grupos de trabalho (3 em Porto Velho, 4 em Humaitá e 5 em Manaus) para discussão das ameaças e oportunidades representadas pela recuperação da BR-319 e de sugestões para a futura estratégia da Fundação Moore para a região.

De modo a melhor apresentar os resultados das discussões dos grupos, e de avançar na sistematização feita nos relatórios individuais de cada evento, buscou-se reunir, para cada um dos eixos temáticos propostos pela Fundação Moore, aqueles pontos recorrentes nos debates. Ao final de cada tabela foi reservado um espaço para destacar alguns pontos que emergiram em apenas um dos eventos.

Eixo temático 1: Consolidação de unidades de conservação (UCs)

1920
2000

7344
32605
6

Amoções

- Extração de madeira, mineração e pesca ilegais, grilagem de terras, invasões;
- Lentidão na criação e implementação das UCs;
- Limitação de infra-estrutura e de recursos humanos e financeiros.

Sugestões

- Apoiar a criação e implementação de UCs;
- Apoiar a elaboração e implementação dos instrumentos de gestão (conselhos gestores e planos de manejo e proteção);
- Apoiar a capacitação e treinamento de diversos atores envolvidos nas UCs;
- Fortalecimento institucional dos organizações locais;
- Apoiar a educação nas UCs e apoio a estudos e pesquisas envolvendo as populações locais ("capacitação científica da comunidades");
- Apoiar mecanismos de geração de renda nas UCs e entorno (Ex: agroecologia, ecoturismo);
- Apoio ao desenvolvimento de sistemas de monitoramento das UCs.

Destques

- Sugestões a respeito da gestão compartilhada de unidades de conservação e terras indígenas emergiram em Manaus. Também em Manaus surgiu uma preocupação com os casos de sobreposição entre UCs e TIs.

Eixo temático 2. Gestão de terras indígenas (TIs)

Amoções

- Invasões das TIs por fazendeiros, medeiros, garimpeiros, grileiros, posseiros, pescadores, caçadores e turistas;
- Falta de regularização fundiária das TIs.

Sugestões

- Apoiar o fortalecimento e articulação das organizações e associações indígenas locais;
- Apoiar a realização de diagnósticos etnosociais e planos de gestão em terras indígenas, e apoiar a implementação dos diagnósticos já existentes;
- Apoiar atividades de levantamento de informações e proteção a índios isolados ("índios livres");
- Identificar vocações econômicas e apoiar a produção sustentável em TIs.

CONTINUED

Fis. 1305
Proc. C3625
8

Destaque

- Em Porto Velho, recomendou-se a inclusão de áreas consideradas sob pressão, mas não consideradas como pertencentes a área de influência (pela Fundação Moore e na ALAP).
- Em Humaitá, emergiu no trabalho de grupos a discussão a respeito do pedágio que indígenas instalaram em trechos da rodovia Transamazônica (BR-230) que cortam suas terras. Houve preocupação com o potencial de conflito existente na região. Participantes não-índios fizeram a seguinte sugestão: Capacitar os povos indígenas para que tenham alternativas para reivindicar seus direitos sem prejudicar outros cidadãos (relacionado ao pedágio da BR-230, a transamazônica).
- Duas sugestões surgiram apenas em Manaus: apoiar o fortalecimento institucional da FUNAI e apoiar a gestão de resíduos sólidos em Tix.

Eixo temático 3: Produção florestal sustentável

Ameaças

- Estimulos governamentais para atividades produtivas insustentáveis (monoculturas e pecuária);
- Falta de incentivos e assistência técnica adequados para atividades agroflorestais sustentáveis;
- Ausência de regularização fundiária

Sugestões

- Apoiar estudos e pesquisas sobre a cadeia produtiva madeireira e não-madeireira, visando fortalecer as cadeias produtivas locais;
- Apoiar o escoamento da produção e a comercialização;
- Apoiar o fortalecimento da capacidade de gestão das associações e organizações comunitárias;
- Apoiar a capacitação de pessoas em atividades na produção florestal (populações locais e técnicos dos órgãos de assistência técnica e extensão).

Destaque

- Em Porto Velho emergiu a sugestão de apoiar a definição de critérios de responsabilidade social na relação empresa-comunidade;
- Em Humaitá houve solicitação de apoio na demanda por um escritório do Instituto de Proteção Ambiental do Amazonas (IPAAM) na cidade;
- Em Manaus houve a sugestão de criação de mapas geo-referenciados das comunidades.

2000

Eixo temático 4: Regularização fundiária e conservação ambiental

Ameaças

- Grilagem, especulação fundiária e ocupação irregular de terras públicas;
- *Inoperância dos órgãos responsáveis pela regularização fundiária e incoerência nas atividades de distintos agentes dos governos federal e estadual;*
- Conflitos violentos com populações locais e indígenas

Sugestões

- Apoiar a realização de levantamentos fundiários e valoração de posses gerando base cartográfica geo-referenciada, com prioridade para áreas de conflito;
- Fortalecimento de organizações locais da sociedade civil e de órgãos governamentais envolvidos na temática

Destques

- Em Porto Velho, sugeriu-se que seja disponibilizada assessoria técnica e jurídica para áreas onde há conflitos fundiários graves

Eixo temático 5: Governança ambiental e territorial (ZEE)

Ameaças

- Falta de articulação inter-institucional;
- Falta de coordenação das políticas em seus diversos níveis (municipal, estadual e federal);
- Falta de espaço para a participação da sociedade civil;
- Ausência do Estado no nível local

01/11/20

1247
6860/5
②

Sugestões

- Apoiar a atualização, detalhamento e implementação dos ZEEs (Rorônia e Amazonas);
- Apoiar o fortalecimento de institucional de organizaçôes locais;
- Apoiar a articulaçâo entre diversos setores e esferas do governo;
- Apoiar a formaçâo de fóruns municipais e inter-municipais para tratar de problemas ambientais, desenvolvimento e cidadania;

Destaques

- Em Porto Velho, sugeriu-se apoiar a expansâo para a BR-319, da central de comunicaçâo e do observatôrio de polîticas pûblicas que jâ existem no Territôrio Madeira-Mamorê;
- Em Manaus, sugeriu-se apoiar estudos de viabilidade de alternativas de transporte (ferrovias, hidrovias, modais integrados). Sugeriu-se tambem apoiar a implementaçâo do ICMS ecolôgico;

Eixos temáticos sugeridos

Nos debates de Porto Velho e Humaita os participantes sugeriram novos eixos temáticos para a discussâo. Em Porto Velho, refletindo as apresentaçôes e debates da manhâ, emergiu um eixo temático dedicado a discutir a relaçâo entre obras de infra-estrutura, avanço do desmatamento e questôes urbanas.

Jâ em Humaita, onde se faziam presentes produtores rurais e moradores da BR-319, foi sugerido um eixo temático dedicado â produçâo agrícola. Neste eixo se manifestou um ponto de vista comum na regiâo: o incentivo a agricultura mecanizada nos "campos naturais" (paisagens de savana existentes no sul do Amazonas) como estratégia para evitar o avanço da fronteira agrícola sobre a floresta.

Cidades sustentáveis (Porto Velho)

Ameaças

- Mega-empresendimentos de infra-estrutura trazem explosâo demogrâfica e especulaçâo imobiliária e fundiária, com conseqüente avanço das áreas urbanas sobre as zonas rurais. Grande ameaça ao patrimônio material e imaterial das populaçôes tradicionais e â identidade amazônica;

0000000000

Sugestões

- Fortalecer redes juvenis e apoiar a educação informal para conscientização sobre o processo de desenvolvimento em curso e sua relação com mega-projetos;
- Ampliação do conceito e abrangência da ALAP, incluindo Porto Velho como área urbana sob pressão de um conjunto de mega empreendimentos de infraestrutura, com atenção ao componente social ligado à juventude urbana e sua relação de identidade com a floresta;
- Estimular a criação de Zonas Especiais de Interesse Social (ZEIS) de acordo com os planos diretores das cidades, para a construção de moradias populares.

Produção Agrícola (Humaitá)

Ameaças

- Desmatamento ilegal;
- Descontinuidade dos projetos e programas para geração de renda entre os agricultores;
- Alto índice de inadimplência;
- Falta de assistência técnica e desconhecimento da cadeia de comercialização.

Sugestões

- Apoiar a agricultura mecanizada em áreas de campos naturais;
- Apoiar a agricultura familiar;
- Promover a implementação e adoção de normas ambientais;
- Apoiar atividades para garantir a segurança alimentar dos moradores que residem fora de unidades de conservação;
- Apoiar a formação técnica;
- Apoiar o custeio e infra-estrutura para produção agrícola;
- Capacitação para a produção familiar.

CONFIDENTIAL



INSTITUTO TECNOLÓGICO MINEIRO DE CONSERVAÇÃO DO CIDADIVERSIDADE
DIRETORIA DE UNIDADES DE CONSERVAÇÃO DE PROTEÇÃO INTEGRAL

Fls.	1049
Proc.	6260/5
	①
Reservado	

MEMÓRIA DE REUNIÃO

No contexto do Portaria MMA nº 225, de 22 de setembro de 2008, estiveram reunidos na Presidência do IBAMA, no dia 07 de outubro do presente ano, representantes do Ministério do Meio Ambiente, Ministério da Integração Nacional, dos Transportes (DNT), IBAMA (DDEI e DPTLO), OMM (Presidente, DIRET, DIR-SP e C-GRON) e Governo do Estado do Amazonas (SDS), conforme lista de presença abaixo.

No abertura da reunião foi apresentada a localidade e a situação do empreendimento de assentamento da BR-319, posteriormente seguida da apresentação pela Secretaria de Desenvolvimento Sustentável do Estado do Amazonas a respeito do Plano Estratégico para o Desenvolvimento Sustentável e o combate ao Desmatamento na Área de Influência da BR-319.

Após discussões e considerações pelos diferentes representantes foram estabelecidos os seguintes encaminhamentos:

1. A II reunião do CCF será realizada dia 22 de outubro de 2008, no prédio das Oficinas (H) no auditório do CIMAUV (Parque Nacional de Brasília - DF).
2. Para a execução dos encaminhamentos foi estabelecido que a Secretaria Executiva do CCF BR-319 se responsabilizará por:
 - a. Reunir e disponibilizar nos moldes do CCF os documentos existentes sobre a ACAP da BR-319;
 - b. Encaminhar convites ao ISOCRA e MMA para a participação e apresentação da reunião do CCF BR-319;
 - c. Organizar, em conjunto com a SDS-AM, a reunião de Sub-grupo de Trabalho, com apresentação dos resultados relativos a planejamento e estratégia para a proteção e implementação das LC's durante a II reunião do CCF BR-319.
3. Os temas a serem tratados na II reunião são:
 - a. Histórico da ACAP BR-319 e definição da área de abrangência a ser considerada por essa ACAP (MMA e CCF/IBAMA);
 - b. Apresentação do EIA do empreendimento (previdência);
 - c. Apresentação sobre os Projetos de Assentamento Rurais implementados e em previsão, bem como informações relativas a situação das áreas a serem destinadas para a criação de LC's estaduais (Dev. Rur.);
 - d. Apresentação sobre o planejamento do empreendimento (relatório da BR-319 OMM);
 - e. Apresentação do Plano de Proteção e Implementação das LC's Estaduais e estaduais na região (MMA e SDS).

2000

A Secretaria Executiva do CIL-BE-MT propõe que após a apresentação dos temas sejam definidos os resultados a serem alcançados pelo CIL estabelecimento de Plano de Trabalho.

Fls. 195
P. 630/35
C
CIL-BE-MT

Brasília, 08 de Junho de 2008

Ricardo Sorvinski

CIL-BE-MT

Secretário Executivo CIL-BE-MT

02/11/2020

Fls. 1851
 Proc. 360/5
 @

REUNIAO: 27 de Maio de 1967
 INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVAVEIS
 END: Av. Pasteur, 48 - CEP: 04550 - SAO PAULO - SP
 PAGINA: _____

ATA
 REUNIAO DO COMITEE DE GESTAO
 27 de Maio de 1967

NOME	ENDEREÇO	INSTITUICAO TELEFONO
Adriano de Almeida	Av. Paulista, 1508 - São Paulo - SP	5081-1111
Antonio Carlos de Azevedo	Av. Paulista, 1508 - São Paulo - SP	5081-1111
Cláudio de Barros	Av. Paulista, 1508 - São Paulo - SP	5081-1111
Edson de Barros	Av. Paulista, 1508 - São Paulo - SP	5081-1111
Flávio de Barros	Av. Paulista, 1508 - São Paulo - SP	5081-1111
Guilherme de Barros	Av. Paulista, 1508 - São Paulo - SP	5081-1111
Heitor de Barros	Av. Paulista, 1508 - São Paulo - SP	5081-1111
João de Barros	Av. Paulista, 1508 - São Paulo - SP	5081-1111
Luiz de Barros	Av. Paulista, 1508 - São Paulo - SP	5081-1111
Mário de Barros	Av. Paulista, 1508 - São Paulo - SP	5081-1111
Osvaldo de Barros	Av. Paulista, 1508 - São Paulo - SP	5081-1111
Roberto de Barros	Av. Paulista, 1508 - São Paulo - SP	5081-1111
Valdir de Barros	Av. Paulista, 1508 - São Paulo - SP	5081-1111

REUNIAO: 27 de Maio de 1967
 INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVAVEIS
 END: Av. Pasteur, 48 - CEP: 04550 - SAO PAULO - SP
 PAGINA: _____

NOME	ENDEREÇO	INSTITUICAO TELEFONO
Julio Miranda	Av. Paulista, 1508 - São Paulo - SP	5081-1111
Antonio Carlos de Azevedo	Av. Paulista, 1508 - São Paulo - SP	5081-1111
Cláudio de Barros	Av. Paulista, 1508 - São Paulo - SP	5081-1111
Edson de Barros	Av. Paulista, 1508 - São Paulo - SP	5081-1111
Flávio de Barros	Av. Paulista, 1508 - São Paulo - SP	5081-1111
Guilherme de Barros	Av. Paulista, 1508 - São Paulo - SP	5081-1111
Heitor de Barros	Av. Paulista, 1508 - São Paulo - SP	5081-1111
João de Barros	Av. Paulista, 1508 - São Paulo - SP	5081-1111
Luiz de Barros	Av. Paulista, 1508 - São Paulo - SP	5081-1111
Mário de Barros	Av. Paulista, 1508 - São Paulo - SP	5081-1111
Osvaldo de Barros	Av. Paulista, 1508 - São Paulo - SP	5081-1111
Roberto de Barros	Av. Paulista, 1508 - São Paulo - SP	5081-1111
Valdir de Barros	Av. Paulista, 1508 - São Paulo - SP	5081-1111

REUNIAO: 27 de Maio de 1967
 INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVAVEIS
 END: Av. Pasteur, 48 - CEP: 04550 - SAO PAULO - SP
 PAGINA: _____

NOME	ENDEREÇO	INSTITUICAO TELEFONO
Adriano de Almeida	Av. Paulista, 1508 - São Paulo - SP	5081-1111
Antonio Carlos de Azevedo	Av. Paulista, 1508 - São Paulo - SP	5081-1111

EMERSON



SERVIÇO PÚBLICO FEDERAL
 MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE
 INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS

INFORMAÇÃO Nº 060/2008/COTRA/CGTMO/DILIC

Assunto: Licenciamento ambiental da rodovia BR-319, entre as cidades de Porto Velho/RO e Manaus/AM.

Data: 11 de outubro de 2008.

1. A rodovia BR-319 está compreendida entre as cidades de Manaus, no Estado de Amazonas e Porto Velho, no Estado de Rondônia. A rodovia BR-319 foi motivo de divergência entre DNIT e IBAMA, e após Comissão de Arbitragem junto à Advocacia-Geral da União, desde outubro de 2005, buscando a resolução desta problemática entre esses órgãos federais, foi firmado Termo de Acordo e Compromisso entre DNIT e IBAMA de modo a adequar o licenciamento e regularização ambiental da rodovia BR-319.

2. Tendo sido assinado em junho de 2007, nos seguintes Segmentos, definições de obras e demandas de licenciamento ambiental, nas seguintes quilometragens do PNV/2005:

MANUTENÇÃO, CONSERVAÇÃO E RESTAURAÇÃO		KM INICIAL	KM FINAL
SEGMENTO A	MANAUS – TRAVESSIA DO RIO TUPUNÃ (OU TUPANA)	0,00	177,8
SEGMENTO B	ENTRONCAMENTO BR-230(A) - INÍCIO TRAVESSIA RIO MADEIRA (PORTO VELHO)	655,7	877,4

AMPLIAÇÃO DA CAPACIDADE (PAVIMENTAÇÃO/RECONSTRUÇÃO) (CONTINUIDADE DAS OBRAS VIA TAC)		KM INICIAL	KM FINAL
SEGMENTO C	TRAVESSIA RIO TUPUNÃ (OU TUPANA) – FIM DAS OBRAS (TOTALIZANDO 72,2 KM)	177,8	250

AMPLIAÇÃO DA CAPACIDADE (PAVIMENTAÇÃO/RECONSTRUÇÃO) (COM DEMANDA DE EIA/RIMA)		KM INICIAL	KM FINAL
---	FIM DAS OBRAS SEGMENTO C - ENTRONCAMENTO BR-230(A)	250	655,7

3. O TAC estabelecia as obras de pavimentação/reconstrução da rodovia BR-319, no trecho entre o Km 250 e o Km's 655,7 (Entroncamento BR-230(A)), fica condicionado ao licenciamento ambiental ordinário da rodovia pelo IBAMA, com apresentação de EIA/RIMA.

4. Também definia que o DNIT daria prosseguimento às obras da rodovia no SEGMENTO A, B e C que tenham por objetivo a finalização das obras de restauração (A e B) e pavimentação/reconstrução (C). Exceptuando dessa autorização a exploração de jazidas, "bota-fora", construção de canteiros, acessos e remoção de vegetação e outras atividades que demandem licenças ou autorizações específicas (Tais áreas de apoio – menos ASV's seriam licenciadas pelo OEMA's).

EN BLANCO

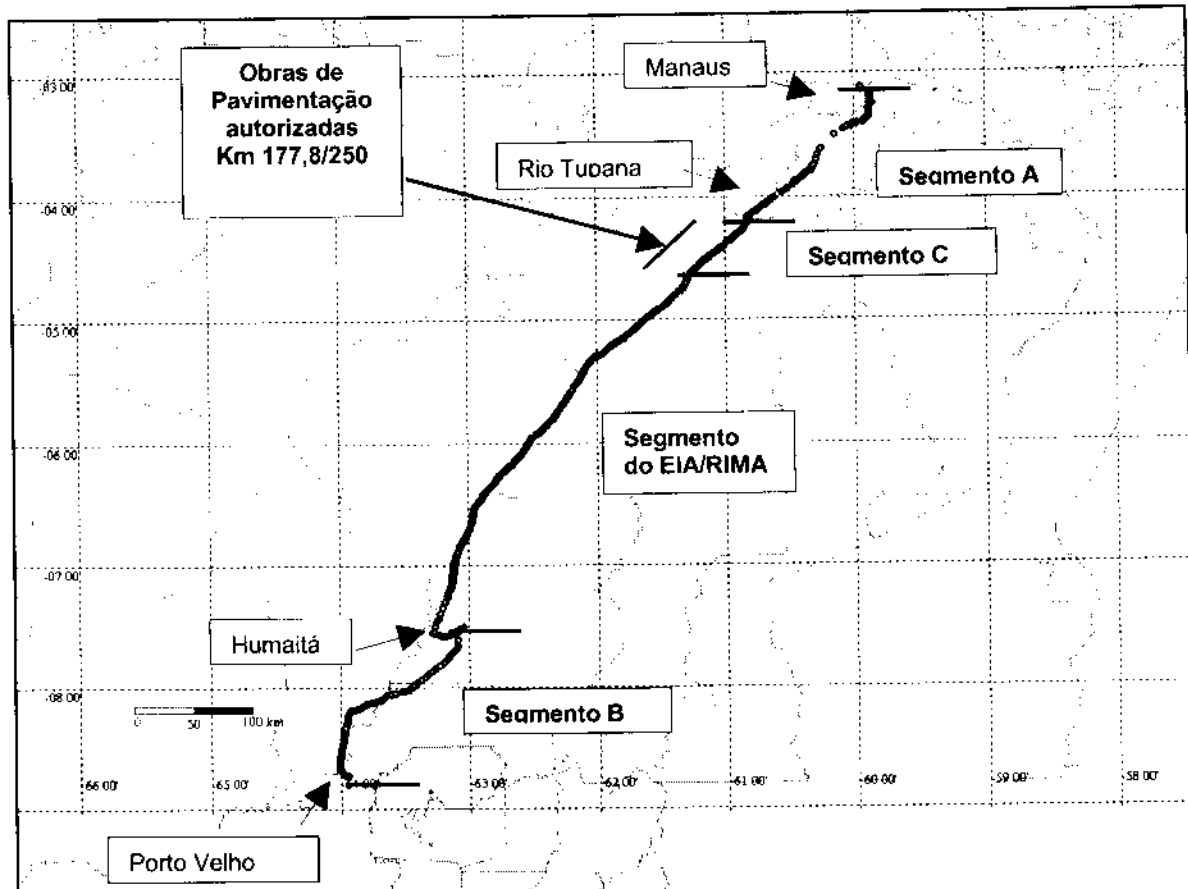


Figura 1: Visão geral da rodovia entre Porto Velho/RO e Manaus/AM, com localização dos Segmentos constantes do Termo de Acordo e Compromisso.

5. Para os segmentos A, B e C foram requisitados diversos Programas Ambientais de controle e monitoramento dos impactos gerados, entre eles o Plano de Gerenciamento Ambiental, Plano Ambiental de Construção, Programa de Recuperação de Áreas Degradadas e Passivos Ambientais para as áreas já impactadas pelo empreendimento neste segmento, Programa de Monitoramento de Fauna, Programa de Monitoramento de Qualidade da Água, Programa de Educação Ambiental, Programa de Comunicação Social, Programa de monitoramento e controle da faixa de domínio, Plano de Gerenciamento de Riscos e Plano de Ação de Emergência, levantamento de demandas de supressão e intervenção em Áreas de Preservação Permanente, entre outras informações.

6. Em 24/08/2007 o DNIT apresentou a documentação referente ao atendimento do Termo de Acordo e Compromisso, que estabelecia o desenvolvimento e apresentação de vários Programas Ambientais a serem implantados nos vários Segmentos da rodovia BR-319. Tal documentação levou ao Parecer Técnico 095/2007/COTRA/CGTMO/DILIC/IBAMA, de 19 de novembro de 2007, que determinava a necessidade de várias complementações ou reapresentação dos Programas Ambientais.

7. Posteriormente, foi realizada reunião entre IBAMA/DILIC e DNIT/CGMAB, de forma a prestar esclarecimentos quanto algumas dúvidas do DNIT para a apresentação de complementações requeridas Parecer Técnico 095/2007/COTRA/CGTMO/DILIC/IBAMA, sendo acordado prazo de 15 de fevereiro de 2008, para o protocolo de tais documentos.

8. No entanto, o DNIT (Ofício 224/2008/CGMAB/ DPP/DNIT) somente em 27/02/2008 encaminhou documentação parcial das complementações, bem como requerimento de prorrogação do prazo para o restante dos programas para 10/03/2008. Todavia, somente pelo Ofício 482/2008/CGMAB/DPP/DNIT, de 28 de abril de 2008, que o DNIT encaminhou o restante dos Programas Ambientais.

9. Em 21 de maio de 2008, o IBAMA (Parecer Técnico 043/2008 – COTRA/CGTMO/DILIC) aprovou os Programas Ambientais, com várias ressalvas e com inserções a serem realizadas pelo

EMERGENCY


DNIT, excetuando o Programa de Monitoramento de Qualidade de Água e o Programa de Monitoramento de Fauna, que ainda demandam adequações/complementações para sua aprovação.

10. Atualmente, em revisão aos processos de licenciamento 02001.006860/2005-95 (rodovia BR-319); 02001.004967/2007-61 (construção das pontes sobre rio Castanho, rio Tupana e Igarapé Atu – nos Segmento A e C) e e 02001.004966/2007-16 (construção e alargamento de pontes no Segmento B), podemos apresentar a seguinte situação e demandas:

Segmentos da rodovia BR-319	Situação do TAC	Demandas do IBAMA	Demandas do DNIT	Encaminhamentos necessários
Segmento A	Regularizado (Autorização de obras de manutenção e restauração)	---	- Comprovar a execução dos Programas Ambientais previstos no TAC	IBAMA – relatório de Vistoria em elaboração (setembro/2008), com indicativo de não atendimento dos programas ambientais do TAC pelo DNIT
Segmento B	Autorização de obras de pavimentação/re construção	Autorizações de Supressão já emitidas	- apresentar adequações dos Programas de Monitoramento de Qualidade de Água e Monitoramento de Fauna	
Segmento C		Autorização de Supressão já emitida		
Segmento Km's 250/655,7	Demanda de EIA/RIMA	---	Apresentação de EIA/RIMA	IBAMA – iniciar as discussão inter-institucional necessária para o licenciamento ambiental da obra

Pontes	Situação do TAC	Demandas do IBAMA	Demandas do DNIT	Encaminhamentos necessários
Rio Madeira	Licenciamento ambiental no IBAMA	Dar continuidade ao processo do OEMA (após atendimento das Demandas do DNIT)	Apresentar Projeto Executivo da ponte (o projeto já apresentado não possui representação e altura da ponte e localização dos pilares no leito do rio)	DNIT – apresentar complementação do Projeto com representação e altura da ponte e localização dos pilares no leito do rio
Rio Castanho, Rio Tupana e Igarapé Atu	Licenciamento ambiental no IBAMA	---	---	Licença de Instalação e Autorização de Supressão de Vegetação emitidas
Construção e Alargamento de pontes (Km's 655,7 e 877,4)	Licenciamento ambiental no IBAMA	Analisar RCA/PCA (em finalização)	Envio dos projetos e Retificação de publicações de requerimento de LI	DNIT – apresentar publicações e projetos

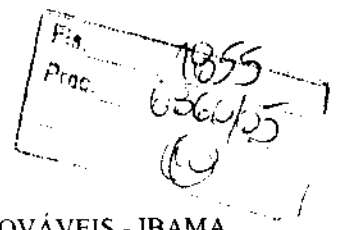
11. Confirmando os dados da Tabela acima, mesmo com o Item XI da Cláusula Terceira do TAC determinar ao DNIT “Executar e desenvolver todas as ações e medidas ambientais previstas neste TERMO, cumprindo integralmente o cronograma de execução, imediatamente após a aprovação destas por parte do IBAMA”, não há qualquer informação do DNIT quanto ao desenvolvimento dos Programas Ambientais já aprovados.


 Wanderlei Reinecke
 Analista Ambiental

1111111111



SERVIÇO PÚBLICO FEDERAL
MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE - MMA
INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS - IBAMA
DIRETORIA DE LICENCIAMENTO AMBIENTAL
COORDENAÇÃO-GERAL DE TRANSPORTES, MINERAÇÃO E OBRAS CIVIS
SCEN - Trecho 2, Edifício Sede - Bloco C, Brasília - DF CEP: 70.818-900
Tel.: (0xx) 61 3316-1071, Fax: (0xx) 61 3307-1801 - URL: <http://www.ibama.gov.br>



Ofício nº 751 /2008/CGTMO/DILIC/IBAMA

Brasília, 13 de outubro de 2008

A Sua Senhoria o Senhor

Jair Sarmiento Silva

Coordenador CGMAB/DPP/DNIT

DNIT - Departamento Nacional de Infra-estrutura de Transportes

SAN Quadra 03 Lote A, Sala 1318

CEP 70040-902 Brasília / DF

Tel: (61) 33154185; Fax: (61) 3315-4083

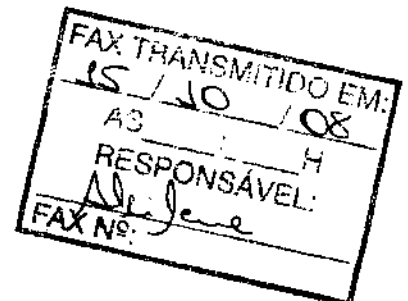
Assunto: licenciamento ambiental da rodovia 319/AM-RO

Senhor Coordenador,

1. Em recente vistoria de técnicos deste Instituto no Segmento B da rodovia BR-319 (Porto Velho/RO a Humaitá/AM), foram encontradas áreas de apoio em funcionamento que não constam da listagem de Licenças Ambientais estaduais enviadas a este IBAMA, constante do processo de licenciamento, como a seguir:
2. Lote 04 e 03 - 5º BEC:
A - Usina de Asfalto (Ponto GPS013 20L 393935/ 9034944) - no Km 4,5 a partir de Porto Velho/RO, sendo utilizada pelo 5ºBEC, não confundindo com a Usina da empreiteira SAB que encontra-se na margem esquerda da rodovia em área próxima;
B - Posto de abastecimento e tancagem, localizado na área da jazida do Km 4,5, próximo ao acampamento lá localizado.
3. Assim, solicito o envio, em prazo de 15 dias, das respectivas licenças ambientais emitidas pelo Órgão Estadual de Meio Ambiente.

Atenciosamente,

Rosa Helena Zago Loes
Coordenadora-Geral
CGTMO/DILIC/IBAMA



1990



SERVIÇO PÚBLICO FEDERAL
INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS
SUPERINTENDÊNCIA DO IBAMA NO ESTADO DO AMAZONA
FAX Nº (092) 3613-3095 - Tel: (092) 3613-3277/3080/3083/3093/3094/3096
Rua Ministro João Gonçalves de Souza, s/nº, BR-319, Km 01
Distrito Industrial - Manaus / AM - CEP: 69.075-830

Proc. 1856
2008/05
PROTOCOLO IBAMA
DILIC/DIQUA
Nº: 12.451
DATA: 14/10/08
RECEBIDO: F101

MEMO Nº 69/2008 - NLA/SUPES/AM

Manaus, 08 de outubro de 2008.

Para: Diretoria de Licenciamento – DILIC
Dr. Sebastião Custódio Pires

Assunto: BR - 319.

Senhor Diretor,

Ao cumprimentá-lo cordialmente, no ensejo, vimos nos referir Of. nº 628/2008/2º OFÍCIO/PR/AM, de 18/09/2008, referente a BR – 319 que liga Manaus/AM a Porto Velho/RO, cópia em anexo, através do qual o MPF solicita informações sobre a regularidade ambiental de seu planejamento e das suas obras.

Considerando que não dispomos de tais informações estamos repassando a essa Diretoria o questionamento do MPF com a solicitação que a resposta da DILIC seja endereçado ao próprio Ministério, com a especial gentileza de manter este NLA/Am informado quanto ao teor da resposta.

Como contribuição citamos o endereço do MPF/AM:

Procurador
Dr. RODRIGO DA COSTA LINES
Ministério Público Federal
Procuradoria da República no Amazonas
Av. André Araújo, nº 358 - Aleixo
CEP: 69060-000
Manaus-amazonas

Sendo o que se apresenta para o momento, nos despedimos.

Atenciosamente,

Luzete Maria da Silva Maia
Luzete Maria da Silva Maia
NLA/SUPES/IBAMA-AM
Mat. 1513264

Ciente:

Sebastião Pires

À CONTRA,

Para providências,
URGENTE.

14/10/08

Constantino H S Peres
Gustavo Henrique Silva Peres
Analista Ambiental
Matricula 2448661
DILIC/IBAMA

À

Mr. WANDERLEI

PARA ATENÇÃO.

Att. Eugênio Pio Costa
Coordenador de Transportes
COTRA / CGTMO / DILIC / IBAMA
20/10/2008



1857
 SISTEMA FUMIN
 PR. AMIC. SUPERS. GCG
 714
 2008
 636005
 9

MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL
 Procuradoria da República no Amazonas

OFÍCIO N. 628/2008/2º OFÍCIO/PR/AM

Ref.: 1.13.000.001449/2008-47 (fazer referência a este procedimento na resposta)

Manaus, 18 de setembro de 2008.

Senhor Superintendente,

Cumprimentando-o, refiro-me ao Inquérito Civil Público em epígrafe, instaurado para apurar a regularidade ambiental do planejamento e das obras da BR-319, que liga Manaus/AM a Porto Velho/RO.

Dessa forma, solicito a Vossa Senhoria que, **no prazo de 10 (dez) dias:** (i) envie a esta Procuradoria o Termo de Referência utilizado para a realização do EPIA/RIMA da BR-319, que será entregue a essa autarquia no dia 05/09/2008; (ii) informe quando haverá a publicação do edital com a fixação do prazo para a solicitação de audiência pública, nos termos do art. 2º, § 1º, da Resolução CONAMA nº 9/1987; (iii) informe se haverá publicação na imprensa local de Manaus e de Porto Velho da abertura do referido prazo; (iv) informe onde e quando estará disponibilizado, para a população, o EPIA/RIMA para consulta e solicitação da audiência pública.

Atenciosamente,

Rodry Costa Lines
Rodry da Costa Lines
 Procurador da República

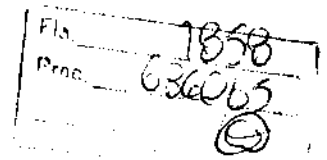
URGENTE
 AO NLA
 C/C DITVA
 1. ADOTAR PROVIDÊNCIAS PARA O ATENDIMENTO
 03/10/08
 Utep

RECEBIDO
 VI: 02/10/2008 - Hr: 14:15
 SS: *Buldas*
 GABIN/IBAMA/AM

RECEBIDO
 Em: 02/10/2008
 Assinatura: *caues*
 PROTOCOLO/IBAMA/AM

Ao Ilustríssimo Senhor
HENRIQUE DOS SANTOS PEREIRA
 SUPERINTENDENTE DO IBAMA NO ESTADO DO AMAZONAS
 Rua Ministro João Gonçalves de Souza, s/n - Km 01 - BR- 319 - Distrito Industrial
 CEP 69075-830 - Manaus/AM

1111111111



SERVIÇO PÚBLICO FEDERAL
MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE - MMA
INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS - IBAMA
DIRETORIA DE LICENCIAMENTO AMBIENTAL
COORDENAÇÃO-GERAL DE TRANSPORTES, MINIFRAÇÃO E OBRAS CIVIS
SCEN - Trecho 2, Edifício Sede - Bloco C, Brasília - DF CEP: 70.818-900
Tel.: (0xx) 61 3316-1071, Fax: (0xx) 61 3307-1801 - URL: <http://www.ibama.gov.br>

Ofício nº 366 /2008/COTRA/CGTMO/DILIC/IBAMA

Brasília, 15 de outubro de 2008

A Sua Senhoria o Senhor

Jair Sarmiento Silva

Coordenador CGMAB/DPP/DNIT

DNIT - Departamento Nacional de Infra-estrutura de Transportes

SAN Quadra 03 Lote A, Sala 1318

CEP 70040-902 Brasília / DF

Tel: (61) 33154185; Fax: (61) 3315-4083

Assunto: licenciamento ambiental da rodovia 319/AM-RO.

Senhor Coordenador,

1. Reportando-me ao Ofício 1240/2008/CGAMB/DPP, que encaminha a nova versão do Programa de Monitoramento de Qualidade de Água do Segmento C, venho informar que esse documento não atendeu às demandas do Parecer Técnico 043/08/COTRA/CGTMO/DILIC/IBAMA, quanto à reavaliação dos pontos de coleta das amostras ao longo da rodovia, pois possui a mesma listagem de pontos do Programa anterior. Esse Parecer continha os seguintes critérios para definição dos pontos de coleta, a seguir:

Encaminhamentos:

1 - Reavaliar e rerepresentar o quantitativo de pontos amostrais para as coletas da água, apresentando listagem com coordenadas UTM de todos os pontos, considerando:

- principais corpos d'água interceptados: assim devem ser colocados pelo menos dois pontos amostrais (a jusante e a montante) do rio Tupana e dos principais igarapés interceptados, como o Igarapé Atu (UTM 20M 701921/9495980) e igarapés estão localizados nas coordenadas UTM: Igarapé 1 - 20M 692620 /9485589 e Igarapé 2 - 20M 697773/ 9491783). Como pelos pontos constantes da Listagem, somente resta a inclusão de amostragens à montante e à jusante do Igarapé 1 - coordenadas 20M 692620 /9485589.

- corpos d'água contíguos aos canteiros-de-obra e acampamentos: deverão ser indicados pontos amostrais em igarapés ou outros cursos d'água nas proximidades dessas áreas de apoio. Também podem ser agregados pontos amostrais em corpos d'água próximos às jazidas licenciadas.

- corpos d'água localizados aproximadamente a cada dois quilômetros do trecho em obras: tendo em vista a extensão de 72,2 km do Segmento C o número mínimo de pontos amostrais deverá ser de 36 pontos amostrais (a montante e a jusante do local de interceptação dos cursos hídricos pela rodovia).

- Em caso em sobreposição de pontos de amostragem com os critérios A.1, A.2 e A.3 acima, estes devem ser informados e justificados.

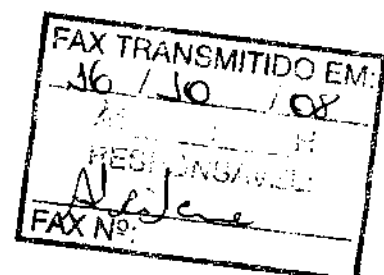
- Deve ser apresentada listagem das coordenadas UTM dos pontos amostrais, em formato impresso, e em formato digital (formato shapefile ou trackmaker).

2. Assim, solicito o envio urgente da listagem de pontos de coleta dos corpos hídricos do Segmento C, de forma a possibilitar a aprovação e, principalmente, a execução do referido Programa, sendo que sugiro atenção especial aos critérios acima, que inclusive constam do Termo de Acordo e Compromisso, para evitar novas devoluções.

Atenciosamente,

Eugenio Pio Costa

Coordenador de Transportes
CGTMO/DILIC/IBAMA



CONTINUED



IBAMA
M M A
MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE - MMA
INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS
IBAMA

1059
Proc. 62005
PROTOCOLO/IBAMA
DILIC/DIQUA
Nº: 12.538
DATA: 15/10/08
RECEBIDO: FLO

MEMO/Nº 749 /08-AUDIT/IBAMA

Brasília, 15 de outubro de 2008.

Ao Senhor Diretor de Licenciamento – DILIC

Assunto: **Ofício de Requisição nº 161/2008/TCU, de 21.05.08.**

Senhor Diretor,

Cumprimentando-o, reiteramos atendimento ao **MEMO nº 669/08-AUDIT/IBAMA**, de 23.09.08, que solicita informações/documentos para viabilizar resposta ao **Ofício de Requisição nº 161/2008/TCU, de 21.05.08.**

Considerando que o prazo para atendimento ao TCU já expirou e até a presente data não recebemos informações acerca do atendimento, solicitamos o empenho de Vossa Senhoria no sentido de viabilizar as respostas o mais breve possível.

Outrossim, informamos que conforme **MEMO/CIRCULAR/AUDIT/IBAMA Nº 001/07, de 04/01/07**, todas as respostas a serem enviadas deverão vir em meios impresso e digital (CD/Disquete ou e-mail: auditoria.sede@ibama.gov.br).

Atenciosamente,


Jorge Ribeiro Soares
Auditor Chefe

À COTRA,

Para atendimento.

Memo n: 664/08-

AUDIT/IBAMA foi
encaminhado à COTRA
em 26/09. Referente
ao TAC firmado entre
IBAMA e DNIT sobre
a BR-319.

16/10/08

Gustavo Henrique Sires
Gustavo Henrique Sires
Analista Ambiental
Matricula 2448661
DILIC/IBAMA

AO

SR. WANDERLEI,

PIM MANIFESTAÇÃO.

Eugênio Pio Costa

Eugênio Pio Costa
Coordenador de Transportes
COTRA/IBAMA

1860
26/05
1



M M A
MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE - MMA
INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS -
IBAMA

MEMO/Nº 669/08-AUDIT/IBAMA

Brasília, 23 de setembro de 2008.

Ao Senhor Diretor de Licenciamento Ambiental.

Assunto: **Ofício de Requisição nº 161/2008 – TCU, de 21.05.08.**

Senhor Diretor,

Cumprimentando-o, reiteramos atendimento ao MEMO Nº 363/08-AUDIT/IBAMA, de 26.05.08, com pedido de informações/documentos para viabilizar resposta ao **Ofício de Requisição nº 161/2008 – TCU, de 21.05.08**, visto que o prazo estipulado pelo Tribunal de Contas da União, **expirou em 29.05.08.**

Outrossim, informamos que conforme MEMO/CIRCULAR/AUDIT/IBAMA Nº 001/07, de 04/01/07, todas as respostas a serem enviadas deverão vir em meios impresso e digital (CD/Disquete ou e-mail: auditoria.sede@ibama.gov.br).

Atenciosamente,


Jorge Ribeiro Soares
Auditor Chefe

0000000000



Fls. 1801
 02/08
 IBAMA
 PROTOCOLO/IBAMA
 DILIC/DIQUA
 Nº: 12.509
 DATA: 15/10/08
 RECEBIDO: F07

DOCUMENTO

Nº Documento : 10100.004352/08

Nº Original : 02/08

Interessado : SISTEMA FEDERAÇÃO DO COMÉRCIO - FECOMÉRCIO E OUTROS

Data : 14/10/2008

Assunto : MANIFESTAM INCONFORMISMO COM OS ATRASOS NA PAVIMENTAÇÃO DA BR-319, DESTACA A IMPORTÂNCIA DAS OBRAS PELA NECESSIDADE DE INTEGRAR O ESTADO DO AMAZONAS ÀS OUTRAS REGIÕES DO PAÍS, CONTRIBUINDO PARA O CRESCIMENTO DO POLO INDUSTRIAL DE MANAUS. PROT. 28127/08.

ANDAMENTO

De : GABIN.

Para : DILIC

A/C Dra. Rosa Zabo.

Data de Andamento: 14/10/2008 11:00:00

Observação: NÃO TEM PARA PROVIDÊNCIAS DEVIDAS.

Assinatura da Chefia do(a) GABIN

Vitor Carlos Kaniuk
Chefe de Gabinete
IBAMA

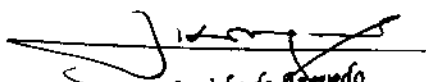
Confirmando o recebimento do documento acima descrito,

Assinatura e Carimbo

*À CGTMO
15/10/08
Muniz*

A CONTRA
De ordem

Em 20.10.08


Julio Henriks de Azevedo
Assessor Técnico
Matr. 1364891
DILIC / IBAMA

aos

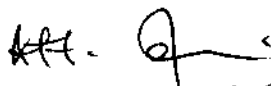
sr. WANDERLEI

sr. Cezar

sr. Milton

sr. Wilson

PARA CÉCILA E DEMAIS
PROVIDÊNCIAS.

Att. 

Eugênio Pio Costa
Coordenador de Transportes
COTRA / CGTMO / DILIC / IBAMA

23.10.2008



1862
Proc. 0360/05
2

Ministério do Meio Ambiente
Gabinete do Ministro
Coordenação-Geral de Apoio Administrativo
Protocolo Geral Nº 00000.028127/2008-00

Data do Protocolo: 02/10/2008

Hora do Protocolo: 13:39:15

Nº do Documento: 002

Data do Documento: 29/09/2008

Tipo do Documento: CARTA

Procedência: [SISTEMA FEDERACAO DO COMERCIO]

Signatário/Cargo: JOSE ROBERTO TADROS - Presidente da FECOMÉRCIO/AM e OUTROS

Resumo: Manifestam inconformismo com os sistemáticos atrasos na pavimentação da BR 319; destaca a importância das obras, pela necessidade de integrar o Estado do Amazonas às outras regiões do país, contribuindo para o crescimento do Pólo Industrial de Manaus.

Cadastramento: [Ministério do Meio Ambiente] [Coordenação-Geral de Apoio Administrativo] [Joice Fernanda Gomes da Silva] [ESTS177]

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

Data da Tramitação: 02/10/2008

Hora da Tramitação: 13:39:52

Destino: [Chefia de Gabinete do Ministro]

Despacho: Para encaminhamentos.

Cadastramento: [Ministério do Meio Ambiente] [Coordenação-Geral de Apoio Administrativo] [Joice Fernanda Gomes da Silva] [ESTS177]

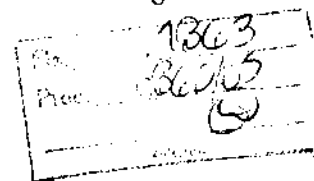
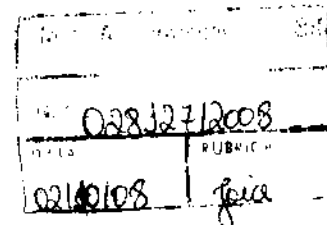
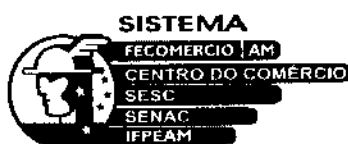
Recebimento: Até o momento não foi feito o recebimento eletrônico pela unidade.

REGISTRAR OS DOCUMENTOS ANEXADOS NAS TRAMITAÇÕES

DOCUMENTOS APENSADOS

<p>1º</p> <p>Ao IBAMA, Para conhecimento</p> <p align="right">Ivo Bucaresky Chefe de Gabinete do Ministro</p>	<p>2º</p>
<p>3º</p>	<p>4º</p>
<p>5º</p>	<p>6º</p>

1950



Carta no. 002/ 2008.

Excelentíssimo Senhor
Doutor CARLOS MINC BAUMFELD
Digníssimo Ministro do Meio Ambiente
Esplanada dos Ministérios – Bloco B – 5º ao 9º andar
BRASILIA / DF
CEP 70.068-97

Senhor Ministro,

Ao cumprimentá-lo cordialmente e interpretando o sentimento dos empresários e a inquietação da sociedade organizada do Estado do Amazonas, vimos expressar, através este, nosso inconformismo com os sistemáticos atrasos na pavimentação da BR 319 (Manaus/Humaitá), sob as mais esdrúxulas justificativas, que perdura há mais de duas décadas, condenando o nosso Estado ao eterno isolamento geográfico com elevados prejuízos as atividades econômicas de um dos mais importantes pólos industriais de nosso País.

A pavimentação da BR 319 impõe-se pela necessidade de integrar o Amazonas a malha viária brasileira e constitui-se sob a ótica do sistema de transporte e logística da Região, uma obra estratégia à sustentabilidade do Pólo Industrial de Manaus.

As vantagens dessa Rodovia pode ser apresentada em números que pela sua fidelidade impessoal comprovam nossa assertiva:

- O transporte terrestre é 78% mais rápido e eficiente quando comparado ao transporte fluvial;
- O acesso as cidades as margens da rodovia se tornam mais fáceis, o que reduz os custos de transferência;
- A extensão a ser percorrida pela estrada além de ser mais rápida e inferior a rota fluvial;

MMA - IBAMA
Documento
10100.004352/08-17

Data: 14/10/08 Prazo: _

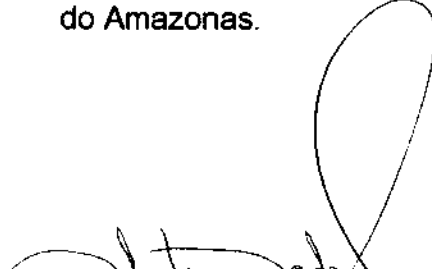
0111111111



1804
0360/25
10

- Com a redução no prazo do transporte, acarreta uma redução nos prazos de estoque de bens produzidos no Pólo Industrial de Manaus reduzindo consideravelmente os custos de produção;
- Ademais o Estado do Amazonas possui 98% de seu território coberto de vegetação primária, o que entremostra de forma irreprochável, uma perfeita sintonia entre atividade econômica e equilíbrio ambiental.

Senhor Ministro, as entidades de classe signatárias desta representação, longe da pretensão de propor quaisquer medidas que contrariem a Política Ambiental do País, mais com o propósito de levar ao conhecimento de Vossa Excelência uma nova rota logística de transporte (passageiros e cargas) e tornar mais competitivo os produtos produzidos pelo Pólo Industrial de Manaus e a sustentabilidade econômica da Região, propõem o imediato restabelecimento da recuperação da rodovia BR 319, o principal projeto do PAC para o Estado do Amazonas.


JOSE ROBERTO TADROS
Presidente da FECOMÉRCIO/AM


ANTÔNIO CARLOS DA SILVA
Presidente da FIEAM/AM


EURÍPEDES FERREIRA LINS
Presidente da FAEA/AM

00000000



SERVIÇO PÚBLICO FEDERAL
MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE - MMA
INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS - IBAMA
DIRETORIA DE LICENCIAMENTO AMBIENTAL
COORDENAÇÃO-GERAL DE TRANSPORTES, MINERAÇÃO E OBRAS CIVIS
SCEN - Trecho 2, Edifício Sede - Bloco C, Brasília - DF CEP: 70.818-900
Tel.: (0xx) 61 3316-1071, Fax: (0xx) 61 3307-1801 - URL: <http://www.ibama.gov.br>

Fls. 1865
336/05
①

Ofício nº 369 /2008/COTRA/CGTMO/DILIC/IBAMA

Brasília, 16 de outubro de 2008

A Sua Senhoria o Senhor
Tenente Coronel Paulo Roberto Viana Rabelo
Comandante
5º BEC - Quinto Batalhão de Engenharia de Construção
Rua Rogério Weber, nº 01
76804-900 Porto Velho / RO
PABX: (69) 3224-3369 / 3224-1459

Assunto: licenciamento ambiental da rodovia 319/AM-RO

Senhor Coordenador,

1. Em recente vistoria de técnicos deste Instituto no Segmento B da rodovia BR-319 (Porto Velho/RO a Humaitá/AM), foram encontradas áreas de apoio em funcionamento que não constam da listagem de Licenças Ambientais estaduais enviadas pelo DNIT a este IBAMA, como a seguir:
2. Lote 03 - 5º BEC:
A - Usina de Asfalto (Ponto GPS013 20L 393935/ 9034944) - no Km 4,5 a partir de Porto Velho/RO, sendo utilizada pelo 5º BEC, não confundindo com a Usina da empreiteira SAB que encontra-se na margem esquerda da rodovia em área próxima;
B - Posto de abastecimento e tancagem, localizado na área da jazida do Km 4,5, próximo ao acampamento lá localizado.
3. Assim, solicito o envio, em prazo de 15 dias, das respectivas licenças ambientais emitidas pelo Órgão Estadual de Meio Ambiente.

Atenciosamente,

Ludmila Ladeira Alves de Brito
Coordenadora de Transportes - Substituta
CGTMO/DILIC/IBAMA

FAX TRANSMITIDO EM:
16 / 10 / 08
AC. _____ H
RESPONSÁVEL:
<i>Alciane</i>
FAX Nº:

1998



SERVIÇO PÚBLICO FEDERAL
MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE
INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS

NOTA TÉCNICA Nº 211/2008 - COTRA/CGTMO/DILIC/IBAMA

Assunto: Resultados do check list do Estudo de Impacto Ambiental da rodovia BR-319/AM-RO, com 405,7 km de extensão.

Data: 17 de outubro de 2008.

INTRODUÇÃO

1. A presente Nota Técnica visa apresentar os resultados da análise de abrangência (check list) do EIA/RIMA referentes à reconstrução/pavimentação da Rodovia BR-319/AM-RO no trecho acima referenciado, analisando o atendimento dos itens requisitados no Termo de Referência emitido pelo IBAMA.

CONSIDERAÇÕES

2. Ao proceder o check list esta equipe técnica identificou a ausência de atendimento de alguns itens do termo de referência, bem como a existência de várias lacunas referentes a informações e exigências contidas nesse Termo, as quais são necessárias para a aprovação do EIA/RIMA.

3. Os itens do Termo de Referência que não foram apresentados e/ou que deverão ser readequados ou incluídos são listados a seguir (somente as ausências consideradas impeditivas para o aceite do EIA/RIMA):

4. **Meio Digital:** o EIA/RIMA não foi apresentado em meio digital, devendo atender à Instrução Normativa 184/2008, quanto à seguinte exigências:

§ O empreendedor providenciará para que pelo menos uma das cópias em meio magnético ser elaborada em formato PDF gerado com baixa resolução, priorizando a performance para visualização e não para impressão, em um único arquivo (contendo capa, índice, texto tabelas, mapas e figuras), para serem disponibilizadas na internet pelo Ibama.

5. **Item 1.1 do TR – Identificação do empreendedor**

Adequações necessárias - falta o seguinte item:

- Cadastro Técnico Federal do representante legal do DNIT;

6. **Item 1.2 do TR – Identificação do empreendedor**

Adequações necessárias - falta o seguinte item:

- Cadastro Técnico Federal do representante legal da Universidade Federal do Amazonas;

7. **Item 1.3 do TR – Dados da Equipe Técnica multidisciplinar**

Adequações necessárias - falta o seguinte item:

MGF
98
0

CONFIDENTIAL

- Cadastro Técnico Federal de alguns membros da equipe técnica, bem como algumas assinaturas no Estudo (lembrando que o estudo deverá ser rubricado em todas as páginas, pelo menos pelo coordenadores dos Meios).

8. Item 2.1.1 do TR – Histórico

Adequações necessárias - falta o seguinte item:

- retificar o primeiro parágrafo da página 23, informando a extensão da rodovia.

9. Item 2.1.2 do TR – Objetivos do empreendimento

Adequações necessárias - falta o seguinte item:

- Apresentar uma análise integrada do sistema viário regional e de suas perspectivas de mudanças, com a implantação do projeto.

10. Item 2.1.4 do TR – Localização Geográfica

Foram apresentados os mapas do Item Localização Geográfica em duas parte do EIA, como Volume anexo em formato A0, e também no corpo do texto em formato A3. Foram apresentados todos os itens relevantes para mapeamento, somente faltando a incorporação no mapa de Unidades de Conservação da Estação Ecológica do Lago do Cuniã (ampliação recente), Reserva Extrativista do Lago de Cuniã e outras Unidades de Conservação do Estado de Rondônia.

Adequações necessárias - falta o seguinte item:

- Incorporar nos mapas de Unidade de Conservação do Volume Anexo e no corpo do texto:

a - as UC's: Estação Ecológica de Cuniã (ampliação recente do Decreto s/nº 13/03/2008), Reserva Extrativista do Lago de Cuniã e Unidades de Conservação do Estado de Rondônia (Floresta de Rendimento Sustentado e outras).

b- indicar os nomes de todas as UC's representadas no mapa anexo ao corpo do texto e também das Terras Indígenas da AII

c – incorporar buffer's externos de 10 km para todas as UC's representadas no mapa do Volume Anexo e no corpo do texto.

11. Mapeamento Geral constante do EIA/RIMA

Comentários:

Segundo o TR todos os mapeamentos temáticos deveriam ter sido apresentados em formato A1 para a Área de Influência Indireta, e formato A3 ou outro de melhor visualização para a Área de Influência Direta. No entanto, o EIA apresenta maior quantidade de mapas em formato A0, o que dificultará o manuseio durante a fase posterior de análises.

O TR especificava as seguintes escalas de apresentação de mapas:

a - Meio Físico: AII – 1:50.000 e AID - 1:20.000, salvo quando as bases disponíveis para geologia, geomorfologia e solos forem 1:250.000 (IBGE/DSG, EMBRAPA);

b - Meio Biótico: AII - 1:50.000 e AID – 1:20.000;

c - Meio Sócio-econômico: AII - 1:250.000 e AID - 1:20.000;

Em todos os Volumes de mapeamento temático, foram apresentados mapas principalmente em escala 1:1.100.000, diferindo da escala exigida no TR. Verificando os volumes específicos foram encontradas as seguintes inadequações:

- Volume "Área de Influência do Empreendimento": os Anexos I.1.1.3 e seus vários mapas possuem equívocos na escala inscrita nestes.

- Volume "Meio Físico – Geologia, Geomorfologia e Solos": os mapas foram apresentados em escala 1:1.100.000, diferente da escala do TR (AII – 1:50.000), e os mapas em detalhe para a AID foram apresentados em 1:250.000 (ainda assim, esta escala está incorreta, pois não é a escala real dos mapas) e deveria ser AID – 1:20.000.

00000000

- Volume "Meio Físico – Recursos Hídricos": os mapas foram apresentados em escala variável (entre 1:600.000 e 1:1.200.000), diferente da escala do TR (AII – 1:50.000), e os mapas em detalhe para a AID foram apresentados em 1:250.000 e 1:1.200.000 (ou seja em escala incorreta, possivelmente falha de revisão), e deveria ser AID – 1:20.000.

- Volume "Meio Biótico – Tipologia Vegetacional": os mapas deveriam ser apresentados em escalas AII - 1:50.000 e AID – 1:20.000, no entanto esse Volume possui escalas variáveis (entre 1:1.100.000 e 1:50.000), e mesmo assim, a escala 1:50.000 está incorreta na representação desses mapas, e também não há malhas de coordenadas em todos os mapas, principalmente, nos mapas de vegetação de detalhe da AID.

- Volume "Meio Biótico – Flora, Fauna e UC's": os mapas deveriam ser apresentados em escalas AII - 1:50.000 e AID – 1:20.000, no entanto esse Volume possui escalas variáveis (entre 1:1.100.000 e 1:20.000), e como no Volume anterior deverão ser revisados todos os mapas apresentados por problemas e equívocos na escala, tanto em relação ao pedido no TR, quanto a erros de escala demonstrada em vários mapas. E também não há malhas de coordenadas em todos os mapas, principalmente, nos mapas de detalhe em melhor escala.

- Volume "Meio Sócio-econômico – Comunidade Indígenas e Arqueologia": os mapas segundo o TR deveriam ser de AII - 1:250.000 e AID – 1:20.000, no entanto foram enviados em escala 1:1.000.000 e 1:750.000, e deverão ser ajustados à escala requisitada;

- Volume I e II "Meio Sócio-econômico – Caracterização da População e Migrantes": os mapas segundo o TR deveriam ser de AII - 1:250.000, no entanto foram enviados em escala 1:1.250.000, e deverão ser ajustados à escala requisitada;

- Volume "Meio Sócio-econômico – Mapeamento da População, Endemias e Uso do Solo": os mapas segundo o TR deveriam ser de AII – 1:250.000 e AID - 1:20.000, no entanto foram enviados em escalas variáveis e diferentes do requisitado, além disso o Mapa de Uso e Ocupação do Solo da AII possui dados incorretos que devem ser ajustados;

- Volume "Passivos Ambientais e Vulnerabilidade Ambiental": os mapas segundo o TR deveriam ser de AII – 1:50.000 e AID - 1:20.000, no entanto foram enviados em escalas variáveis e diferentes do requisitado, e devem ser ajustados;

- Maioria dos Volumes de texto do EIA: em vários casos foram apresentados mapas em formato A3 ao final de vários Volumes do EIA, no entanto, verificando-se estes mapas há equívocos quanto à escala mostradas nestes, pois pela escala apresentada, possivelmente estes mapas foram finalizados para impressão em A0 (por exemplo, com escala de 1:1.100.000 ou 1:250.000), mas foram impressos em formato A3 e, mesmo assim, mantiveram a escala indicada de 1:1.100.000. Assim, todos esses mapas deverão ser revisados e suas escalas acertadas para a tamanho apresentado, seja A0, A1 ou A3.

Na maioria dos mapas apresentados no EIA, e principalmente nos mapas de detalhe, há problemas quanto à malha de coordenadas geográficas (coordenadas de referência ao redor da representação gráfica do mapa), pois as linhas de referência somente foram indicadas a cada 01 grau de latitude e longitude, o que dificulta a localização de um ponto qualquer desejado no mapa, e assim, deverá ser inserida divisão da malha de coordenadas a cada meio grau de latitude ou longitude ou menos, para solucionar este problema.

Alternativamente, seria interessante o uso de malha de Coordenadas UTM – Universal Transversa de Mercator, tendo em vista ser baseada em medidas métricas, o que facilitaria em muito o melhor manuseio dos mapas. Quanto à malha de coordenadas, seja de coordenadas geográficas ou UTM, deve ser inserido quadriculado de linhas de referência, de forma visível em todos os mapas, para uma melhor utilização dos mesmos.

Demandas de correções:

- há demanda de revisão de todos os mapas do EIA quanto à escala do TR, corrigindo os erros de escala apresentados nos mapas anexos aos Volumes de texto, e ainda com a inserção

Continued

de malha de coordenadas visível em todos os mapas (inclusive no Volume "Comunidades Indígenas" e no Volume "RIMA"), preferencialmente em UTM, e seguindo as orientações acima.

12. Item 2.1.5 do TR – Inserção Regional

Adequações necessárias - faltam os seguintes itens:

- No item "Identificação dos programas públicos ou da iniciativa privada que possam interferir, positiva ou negativamente, no projeto", incorporar a diretrizes e interface com PAC – Programa de Aceleração do Crescimento, PNLT – Plano Nacional de Logística de Transportes, PPCDAM – Programa de Proteção e Controle do Desmatamento da Amazônia Legal; Macro-zoneamento Ecológico- Econômico do Estado do Amazonas etc.

- No item "Informar as atividades ou empreendimentos da área de influência que venham potencializar os impactos ambientais gerados"; descrever a situação/implantação (previstos/criados/implantados/em implantação) dos projetos de assentamento do INCRA e ITEAM - Instituto de Terras do Amazonas, parcialmente identificados no mapeamento de assentamentos.

- No Item "Analisar a possibilidade de implantação de empreendimentos rodoviários para interligação das sedes municipais da Área de influência Indireta ao eixo da rodovia BR-319", verificar propostas ou possível planejamento de integração da rodovia BR-319 com as sedes de Canutama; Beruri; prolongamento da rodovia AM-254 até Nova Olinda do Norte; e rodovia de ligação com Iranduba, e desta até Manaus, por meio das pontes sobre o Rio Negro (em implantação) e sobre o rio Solimões (prevista).

- No item "Legislação Aplicável – página 62" incorporar a Legislação estadual do Amazonas pertinente aos diversos temas apresentados.

13. Item 2.1.6 do TR – Órgão Financiador / Valor do Empreendimento

Quanto ao Órgão Financiador foi informando que o projeto faz parte do PAC – Programa de Aceleração do Crescimento, e conseqüentemente os recursos virão do Orçamento Geral da União. Em relação ao valor do empreendimento, há duas situações distintas: 1 – o item Cronograma físico-financeiro – pág.100 - que informa somente o valor parcial de 189 milhões de reais (sem o Lote 01 – Km 260 ao 383) e 2- item Custo de Reconstrução – pág. 171 - da ordem 697 milhões de reais para 680 km de obras.

Adequações necessárias - falta o seguinte item:

- Confirmar e agregar o Valor do empreendimento relativo à reconstrução/pavimentação da rodovia entre os Km's 250 a 655,7, e complementar o Cronograma físico-financeiro com o Lote ausente e adequar, se necessário, o item Custo de Reconstrução na pág. 171.

14. Item 2.2 do TR - Descrição do Projeto

Adequações necessárias - faltam os seguintes itens:

- Adequar a seção-tipo de projeto descrita no EIA, corrigindo na pág. 71, pois no texto há informação de seção total de 9,30m, com 01 metro de acostamento lateral, mas na Figura 6 há descrição de acostamento de 1,20m.

- descrever de forma mais completa as intervenções necessárias na plataforma e não somente informar os volumes de terraplanagem, e incluir dados sobre a necessidade de reforço do sub-leito, reforço de sub-base e base da rodovia etc, apresentando sucintamente as ações necessárias, demandas e justificativas contantes do projeto de engenharia quanto à questão;

- agregar considerações sobre o dimensionamento das estruturas de drenagem, juntando informações básicas constantes do projeto de engenharia;

- No item "estimativa de volumes de terraplanagem compreendendo cortes, aterros, empréstimos, bota-foras e jazidas", corrigir as falta de correspondência entre as tabelas 09 (pág. 75) e 31 (pág. 91) quanto a "empréstimos";

- no item "tecnologia a ser empregada para execução de aterro nas várzeas e áreas de baixada; e para travessia dos cursos d'água", verificar se demandas de substituição de solo mole forma incorporadas aos volumes de bota-fora do projeto;

1998

- No item "tipo de revestimento a ser utilizado na faixa de rolamento e acostamento" apresentar a tecnologia escolhida (CBUQ ou AAUQ) por Lote de obras (Lotes 01 a 06);
- No item "possível localização das jazidas, bota-foras e canteiros de obra", listar a localização e informações sobre os bota-foras de projeto
- No item "volume de tráfego e os tipos de carga transportada esperados na fase de operação da rodovia", agregar ao EIA a metodologia dos Estudos de tráfego realizados;
- Nas páginas 89 e 90 (Jazidas e areas previstos), corrigir as Tabelas 22, 24,26 e 28 (com itens ausentes ou com dados fora da posição correta);
- No item "cronograma físico-financeiro" incorporar o lote 260 ao 383, que está ausente, e verificar as possíveis adequações do item "Valor do empreendimento", bem como adequar o Cronograma à paralisação das obras durante os meses do período chuvoso na região (pois o cronograma foi apresentado em "dias corridos").

15. **Item 3.2.1 do TR - Alternativas de Modalidade de Transporte**

As informações apresentadas para este item são adequadas e pertinentes para a avaliação realizada, no entanto, refletem em maior profundidade os atributos econômicos de cada modal, faltando uma descrição mais detalhada das interferências ambientais relacionadas a cada alternativa de modal, conforme a apresentação realizada pela UFAM no Seminário sobre o assunto, realizado em março de 2008, e anexada ao processo de licenciamento.

Assim, tais informações e sua estruturação apresentadas pela própria UFAM durante esse evento devem ser incorporadas ao EIA, como sub-item.

Adequações necessárias - falta o seguinte item:

- incluir as análises apresentadas no Seminário "Ferrovia e BR-319 – um Debate Necessário e Urgente para o Amazonas" de março de 2008, incluindo as Matrizes de Decisão Rodovia x Governança; Ferrovia x Governança e as demais variações, e indicando os Fatores de Decisão e itens ambientais avaliados, apresentado as interações entre eles itens, e as considerações e conclusões alcançadas.

16. **Item 5.1.2 do TR – Clima**

Adequações necessárias – faltam os seguintes itens:

- Incluir os valores médios de todos os meses do ano (apresentação de gráfico ou tabela):
 - a - Estações de Manaus e Porto Velho: dados sobre precipitação média mensal;
 - b - Estações de Lábrea e Manicoré: dados sobre precipitação média mensal e balanço hídrico.

17. **Item 5.1.3 do TR – Geologia**

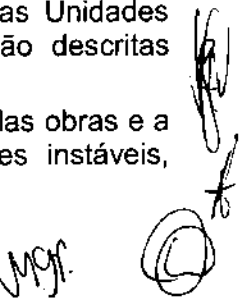
Adequações necessárias – faltam os seguintes itens:

- Revisar todo o conteúdo do Item Geologia, inserindo dados primários baseados em visitas de campo, conforme o TR "**Abordagem Metodológica - Os levantamentos de dados e informações deverão ser realizados, tendo como base fontes primárias. Estas informações poderão ser complementadas com o uso de fontes secundárias (referências bibliográficas, documentais, cartográficas, estatísticas, imagens de satélite etc) obtidas junto a órgãos públicos e agências governamentais especializadas, universidades e instituições de pesquisa.**"

- Revisar a descrição da "Geologia local" e apresentar descrição individual das Unidades Geomorfológicas da AII e AID (para aquelas constantes do Mapeamento mas não descritas individualmente no texto do EIA);

- Avaliação das características geotécnicas dos terrenos atingidos diretamente pelas obras e a interferências destas em relação ao empreendimento (propensão à erosão, taludes instáveis, travessias de regiões com solos hidromórficos etc).

18. **Item 5.1.4 do TR – Geomorfologia**



11/11/10

Adequações necessárias – faltam os seguintes itens:

- Revisar todo o conteúdo do Item Geomorfologia, inserindo dados primários baseados em visitas de campo, conforme o TR **"Abordagem Metodológica - Os levantamentos de dados e informações deverão ser realizados, tendo como base fontes primárias. Estas informações poderão ser complementadas com o uso de fontes secundárias (referências bibliográficas, documentais, cartográficas, estatísticas, imagens de satélite etc) obtidas junto a órgãos públicos e agências governamentais especializadas, universidades e instituições de pesquisa."**

- Apresentar descrição individual das Unidades Geomorfológicas da AII e AID (constantes do Mapeamento mas não descritas individualmente no texto do EIA);

- Descrever informações sobre a presença ou a propensão à erosão, assoreamento e inundações sazonais (AID);

- Apresentar mapa planialtimétrico (curvas de nível) identificando as principais unidades da paisagem da Área de Influência Direta.

19. Item 5.1.5 do TR – Solos

Adequações necessárias – faltam os seguintes itens:

- Revisar todo o conteúdo do Item Solos, inserindo dados primários baseados em visitas de campo, conforme o TR **"Abordagem Metodológica - Os levantamentos de dados e informações deverão ser realizados, tendo como base fontes primárias. Estas informações poderão ser complementadas com o uso de fontes secundárias (referências bibliográficas, documentais, cartográficas, estatísticas, imagens de satélite etc) obtidas junto a órgãos públicos e agências governamentais especializadas, universidades e instituições de pesquisa."**

- Apresentar descrição e indicação dos graus de erodibilidade dos tipos de solos na Área de Influência Indireta;

- Apresentar mapa temático de aptidão agrícola na Área de Influência Indireta, em formato A1 (mapa índice) e Formato A3 (mapa específicos) .

20. Item 5.1.5 do TR – Recursos Hídricos

Apesar de apresentar o mapeamento do sistema hidrográfico da AII, não houve transposição das principais informações visualizadas nos mapas para o parte textual do EIA, como a indicação dos principais cursos d'água interceptados (por exemplo: o rio Igapó-Açu não foi citado, nem outros igarapés de maior porte), tomando por base a localização das pontes previstas, suas situações nas respectivas bacias hidrográficas e sub-bacias, quantitativo de áreas de drenagem das principais sub-bacias, e suas principais interferências com a rodovia.

Adequações necessárias – faltam os seguintes itens:

- Caracterizar o sistema hidrográfico da área de influência, com detalhamento da área de influência direta e nas travessias dos corpos d'água.

- para os parâmetros Nitrato, Nitrito, Nitrogênio Amoniacal (mg/l) e Fósforo total-P (mg/l), devem inseridos na Tabela 12, indicando os resultados obtidos (assim, em dados numéricos e não em gráficos);

- a determinação e avaliação do parâmetro Clorofila "a" não foi realizado, e nem houve justificativa para sua exclusão,

- não foram apresentados os resultados de coliformes termotolerantes para todos os pontos de coleta, devendo ser inseridos na Tabela 12, inserindo a análise dos resultados no texto.

- Não foram apresentados os limites de detecção dos métodos utilizados para todos os parâmetros, devendo ser inseridos no Item "Metodologia Aplicada" e na Tabela de apresentação dos dados;

- Apresentar os dados ou justificar no item "Metodologia Aplicada" a não execução de pontos amostrais indicados no TR, relativos aos rios e igarapés com previsão de pontes "principais OAE previstas", e corpos d'água contíguos aos canteiros-de-obra e às jazidas previstas, em vista de já ter sido indicado nos projetos tais locais ao longo da rodovia.

CONFIDENTIAL

- não foram apresentados todos os laudos laboratoriais de todos os pontos amostrais e para todos os parâmetros de análise em laboratório, devendo ser inseridos no EIA (faltou laudos do rio Veloso, e faltou laudos para vários parâmetros em todos os outros pontos amostrais, além de inserir laudos do rio Tupana, fora do Segmento da EIA/RIMA);
- Apesar de descrito na "Metodologia utilizada" os dados sobre condições durante a coleta das amostras (profundidade, transparência- Disco de Secchi - e temperatura do ar), não foram apresentados para cada ponto amostral.

21. Item 5.2 do TR – Meio Biótico

22. Item 5.2.1 do TR - Metodologia aplicada

Comentário:

O TR neste item indica algumas orientações gerais a serem seguidas para a elaboração e apresentação do diagnóstico que não foram seguidas pelo estudo apresentado, principalmente quanto à sazonalidade e mapeamento.

Assim, deverá ser inserida integralmente neste Item a Metodologia de Levantamento de Fauna apresentada e aprovada pelo IBAMA.

23. Item 5.2.2 do TR – Flora

Comentários:

O levantamento florístico foi feito em 17 pontos amostrais sem obedecer o princípio da sazonalidade (foi feita apenas uma campanha em cada ponto no período de outubro a dezembro de 2007).

Em relação aos levantamentos fitossociológicos foram feitos em 16 parcelas de 5.000m de extensão (2,5 km de cada lado da rodovia) x 10m de largura, totalizando 80 ha de área amostrada, chegando a 15.554 indivíduos medidos e identificados (o que dá uma média de 194,425 indivíduos/ha).

A metodologia dos levantamentos não seguiu a proposta aprovada pelo IBAMA de adequar a amostragem à infra-estrutura RPELD de amostragem, bem como não foi apresentado mapa ou carta-imagem com a localização e o desenho das parcelas locadas.

O único mapa de vegetação apresentado no EIA se baseou em RADAM para a AII do empreendimento, sendo que o mapa da AID corresponde apenas a um "zoom" do mapa da AII, não acrescentando nenhuma informação ou nível de detalhe ao mesmo.

Os resultados de certo modo surpreendem pelo pequeno número de espécies amostradas e a não citação de nenhuma espécie não identificada mesmo nos levantamentos fitossociológicos onde boa parte do material se apresenta estéril, dificultando sua identificação.

Nesse aspecto nota-se que os resultados da campanha de levantamento florístico na área de campinarana não foram incluídos nos resultados da florística como um todo, sendo tratada como um elemento a parte do resto (sem qualquer justificativa para tal).

Várias espécies observadas durante a vistoria no local não foram listadas e entre as poucas mostradas em fotografias foram observados erros claros de identificação botânica, lançando sérias dúvidas sobre a qualidade do restante do trabalho de taxonomia da flora local.

A curva apresentada como sendo de espécie x área na verdade corresponde a uma relação densidade x área que não tem relação com a diversidade da flora local.

Dessa forma consideramos que o EIA apresentado não atende ao TR aprovado, devendo ser alterado / complementado nos seguintes pontos:

- Apresentar mapas de vegetação da AID do empreendimento em escala adequada e com legenda coerente com o texto, com base em imagem de satélite recentes;

- Inserir no mapa da AID as parcelas dos levantamentos florísticos e fitossociológicos efetuados;

MGR

1111111111

- Unificar os resultados dos levantamentos florísticos, incorporando a campanha na campinarana situada a cerca de 3 km da rodovia.
- Adequar os levantamentos à metodologia aprovada, devendo ser intensificado o esforço de coleta de plantas não arbóreas seguindo o método de RPELD proposto pela consultora e aprovado pelo IBAMA.
- Respeitar o princípio da sazonalidade devendo ser realizada nova campanha em época seca nos mesmos pontos.
- Retirar a curva de densidade x área e os respectivos comentários do texto que a considera como curva espécie x área.

24. Item 5.2.3 do TR - Fauna

Comentário:

A metodologia para o levantamento da mastofauna, herpetofauna, avifauna e invertebrados da AID do empreendimento foi apresentada e aprovada quando da obtenção das autorizações de captura e coleta de fauna, prevendo a instalação de 6 módulos de 1X5 km, perfazendo uma trilha em "U" de 11 km com pontos de coleta permanentes. O estudo apresentou coletas em apenas dois módulos (km 300 e 350) e, ainda assim, parcialmente, não cobrindo toda a extensão das trilhas nem todas as parcelas previstas.

Quanto à sazonalidade o estudo argumenta que não se aplica para levantamento de invertebrados (que será feito no período de seca), répteis (seca) e anfíbios (chuvoso). O estudo não justifica a não apresentação de sazonalidade para o grupo avifauna. Para mamíferos o estudo argumenta que poderá ser feito indistintamente na seca ou nas chuvas sem alteração de resultados, porém, o próprio estudo apresenta dados secundários (pág 384) de levantamento feito próximo à Manaus que apresentou 109 registros na seca e 268 no período chuvoso.

O levantamento de peixes foi apresentado de acordo com a metodologia apresentada, porém, não foi apresentadas as curvas de acumulação de espécies para esse grupo.

Adequações necessárias – faltam os seguintes itens:

- Seguir rigorosamente a Metodologia aprovada pelo IBAMA para Levantamento de Fauna;
- Apresentar os resultados do levantamento de todos os módulos, com cobertura de toda extensão das trilhas e todas as parcelas indicadas na metodologia aprovada;
- Apresentar dados de pelo menos duas campanhas contemplando a sazonalidade para mastofauna e herpetofauna e avifauna.
- Apresentar a curva de acumulação de espécies para o grupo ictiofauna, separadamente para os cursos de águas brancas, pretas e claras, além de curva cumulativa de todos os dados.

25. Item 5.2.4 do TR – Unidades de Conservação

Adequações necessárias – faltam os seguintes itens:

- Incorporar no EIA e mapas as Unidade de Conservação na Area de influência Indireta:
 - a - as UC's: Estação Ecológica de Cuniã (ampliação recente do Decreto s/nº 13/03/2008), Reserva Extrativista do Lago de Cuniã e Unidades de Conservação do Estado de Rondônia (Floresta de Rendimento Sustentado e outras).
 - b – incorporar buffer's externos de 10 km para todas as UC's representadas no mapa do Volume Anexo e no corpo do texto, e indicar em tabela a distância mínima de cada UC em relação à rodovia.

26. Item 5.3 do TR – Meio Sócio-Econômico

Vale destacar que o Volume do Meio Sócio-Econômico foi apresentado ainda com diversas notas de revisão anexadas a algumas páginas, levantando dúvidas quanto ao fato desse EIA ser ou não a versão final elaborada pela consultoria, ou ser uma versão ainda preliminar.

RECEIVED

Apesar disso, somente seria possível afirmar tal fato, após a leitura e análise integral do documento, o que não cabe nessa fase do licenciamento, e assim foi realizado o *check-list* para verificação dos itens do TR. No entanto, como nessa versão do EIA/RIMA já foram levantadas várias adequações e inclusões a serem feitas pelo empreendedor, o DNIT deverá revisar essas correções e posteriormente protocolar o EIA em sua versão definitiva.

27. Item 5.3.2 - Caracterização Populacional

Adequações necessárias – falta o seguinte item:

- Não foram apresentados dados sobre densidade populacional dos Municípios da Área Influência Direta e Indireta, e zoneamentos existentes (como Zoneamento Ecológico-Econômico, zoneamento agro-florestais etc).

28. Item 5.3.3 - Caracterização das Condições de Saúde e Doenças Endêmicas

Adequações necessárias – falta o seguinte item:

- Apresentar informações sobre Condições de Saúde e Doenças Endêmicas conforme os Itens "a" até "j" da Nota técnica 025/CGPNM/DIGES/SVS, do Ministério da Saúde, constante do Anexo II do TR.

29. Item 5.3.5 - Uso e Ocupação do Solo

Tendo em vista a existência de várias notas de revisão anexadas às páginas desse Volume, o empreendedor deverá verificar se os volumes do EIA refere-se mesmo à versão final, adequando-os se necessário.

Destaca-se também que o EIA, no item "Caracterização e Mapeamento do Uso e Ocupação do Solo", ao invés de inserir no mapa e no corpo do texto as diversas fitofisionomias encontradas, apenas apresenta as Classes "Seringa" e Seringa e Castanha", o que não possui nenhuma lógica no trabalho realizado de classificação supervisionada de imagens de satélite. Pelo que foi apresentado, aparenta que os trabalhos de classificação e Mapeamento do Uso e Ocupação do Solo na Área de Influência Indireta foi retirado de fontes secundárias, pois os resultados diferem em muito da Área de Influência Direta, o que deverá ser corrigido pelo empreendedor.

Adequações necessárias – faltam os seguintes itens:

- No item "Caracterização da paisagem através da análise descritiva da evolução da ocupação humana na região", não foram apresentados dados sobre o histórico de ocupação da região e formação dos Municípios da Área de Influência Indireta (como exemplo: ciclo da borracha e vinda de migrantes etc), também não foi descrito a análise histórica da implantação da rodovia e sua interface com os Municípios interceptados.

- revisar todo o item "Caracterização e Mapeamento do Uso e Ocupação do Solo", inserindo no mapeamento e no corpo do texto as diversas fitofisionomias encontradas no Item "Flora" do EIA, substituindo as Classes "Seringa" e Seringa e Castanha", que não possuem relação com o trabalho de classificação executado, nem com os mapas da Área de Influência Direta. Além disso, deverão ser melhor descritos as reais Classes identificadas para a AII e AID, inserindo uma análise crítica do processo de ocupação e tipos de uso do solo na região.

- complementar os dados do item "estrutura fundiária existente nas áreas do entorno da rodovia, com regime de posse e propriedade (áreas públicas ou privadas) e uso da terra na região", com informações sobre o regime de posse ao longo de toda a extensão da rodovia, e não somente informar dos posseiros/proprietários já ocupantes do entorno; informando a existência de terras públicas federais e estaduais existentes e descrevendo a situação destas quanto ao aspecto fundiário (conforme demonstrado no "Mapa Fundiário" apresentado).

- rerepresentar o item "Analisar a possibilidade de maximização dos impactos ambientais da pavimentação da rodovia BR-319, através da implantação de novos empreendimentos rodoviários ou ramais de acesso para interligação das sedes municipais da Área de influência Indireta ao eixo da rodovia", pois esses fatores não são citados e descritos no item apresentado.

CONTINUED

- reapresentar e revisar o item "Verificar junto ao INCRA e Institutos de Terras Estaduais a possibilidade de implantação de projetos de assentamentos rurais na Área de Influência Direta da rodovia, analisando as implicações no processo de ocupação regional", tendo em vista que as Unidades de Conservação Sustentável, como RDS Amapá e RESEX de Capanã Grande, são incorretamente indicadas como projetos de assentamento, e tendo em vista que não foi apresentada análise crítica sobre os projetos de assentamento existentes e possíveis novos projetos na dinâmica de ocupação regional e aumento do desmatamento.

- Conforme consta do TR, apresentar o item "Demonstrar e avaliar criticamente, com dados secundários baseados em bibliografia especializada(1), os resultados de modelagem e simulação de cenários de desmatamento e ocupação da região entre os rios Purus e Madeira, levando em consideração principalmente os fatores "pavimentação ou não da rodovia" "migrações internas" e "implantação ou não de governança ou políticas públicas na região", entre outros fatores a serem considerados", não sendo aceita a justificativa de retirada ou modificação deste item. *Obs.: devem ser apresentados e descritos os resultados de modelagem e simulação de de cenários para desmatamento e ocupação da AII, conforme bibliografia exemplificada no TR, ou seja buscar nos trabalhos já indicados no TR ou outros, e retirar e apresentar os dados gerados por modelos matemáticos para a AII da BR-319 quanto a desmatamento e mudanças de uso e ocupação. Deverão ser utilizados os modelos matemáticos de maior aceitação e tidos como de maior qualidade técnica, abrangendo o maior número de fatores (tipo de vegetação, tipo de solo, distância da rodovia, presença de estradas etc), bem como os Fatores de situação (como governança ou sem governança etc). Para apresentação dos dados devem ser incluídos no EIA tabelas, gráficos e mapas constantes e resultantes dos modelos matemáticos analisados.*

30. Item 5.3.6 – Reassentamento e Desapropriação

Adequações necessárias – falta o seguinte item:

- reapresentar o item "Estimativa e mapeamento de todas as áreas previstas para indenização e desapropriação devido às intervenções realizadas para implantação do empreendimento", tendo em vista que não foram descritas detalhadamente os locais realmente passíveis de desapropriação ou relocação de ocupantes e benfeitorias (tipo de ocupação/benfeitoria, localização precisa da área a ser desapropriada etc), e ainda o Anexo I.1.5.7, referente ao mapa de áreas de desapropriação/relocação não foi encontrado junto aos volumes e mapas que compõem o EIA.

31. Item 5.3.9 do TR - Patrimônio Histórico, Cultural e Arqueológico

Adequações necessárias – falta o seguinte item:

- acrescentar no EIA informações sobre a existência ou não de "possíveis áreas de valor histórico, turístico, cultural e paisagístico na área de influência direta" da rodovia.

32. Item 5.4 do TR - Passivos Ambientais

Adequações necessárias – falta o seguinte item:

- Inserção de todas as fichas cadastrais com "Identificação e descrição de cada passivo ambiental, com relatório fotográfico e croquis/representações", em vista da apresentação de somente 120 fichas para um total de 230 passivos listados nas tabelas.

- em caso da inserção dos dados demandarem nova descrição ou complementação dos demais critérios do TR quanto a Item "passivos Ambientais", isto deverá ser realizado pelo empreendedor.

33. Item 6 do TR - Análise Integrada

A Análise Integrada apresenta-se somente como um resumo sucinto das informações apresentadas em todo o EIA, assim deverá estabelecer interface entre as informações ambientais descritas no Diagnóstico, e inserir um panorama geral da AII e AID da rodovia. Por isso, deverá apresentar uma avaliação mais global da rodovia, com os principais aspectos e fatores ambientais

CONFIDENTIAL

que levem a modificações futuras (como indução ao desmatamento, ocupação regional, fauna, assentamentos), e inserindo informações sobre o empreendimento que balizem a posterior Avaliação de Impactos Ambiental da rodovia, em item adiante..

Adequações necessárias – falta o seguinte item:

- reavaliar o item “Análise Integrada”, conforme as orientações acima e a descrição contida no TR.

34. **Item 7.2 do TR - Identificação dos Impactos Ambientais**

Adequações necessárias – falta o seguinte item:

- Incluir nos impactos identificados (no texto, Tabela e Anexos – Matriz) o atributo ou o caráter “direto” ou “indireto”;

- Integrar à avaliação para cada impacto específico na Tabela 15 e posteriores a determinação dos atributos: imediatos, a médio e longo prazo; temporários, permanentes e cíclicos; reversíveis e irreversíveis; locais e regionais.

- avaliar e descrever separadamente em vários impactos o tema “desmatamento, risco de incêndio, agropecuária e ocupação humana”, tendo em vista tratarem-se impactos distintos, com agentes e fatores diversos;

- reavaliar os seguintes impactos diretos e indiretos não detalhados com profundidade e o detalhamento necessário no EIA, integrando-os ao texto, na planilha e nos Anexos de apresentação dos impactos:

a - indução e avanço do desmatamento irregular (levando em conta bibliografia especializada);

b - aumento da migração interna para a região de entorno da rodovia;

d - desenvolvimento da grilagem e ocupação de terras públicas;

- modificação/inserção de vetores de ocupação de ocupação (assentamentos rurais e urbanos, atividades agropecuárias, expansão da atividade madeireira),

e - avanço da fronteira de exploração econômica regional (Arco do Desmatamento);

g - destruição e ameaças à biodiversidade regional (flora e fauna endêmicas, raras ou ameaçadas de extinção);

h - impactos sobre espécies ameaçadas e corredores ecológicos presentes na área de estudo;

i - pressão sobre os ecossistemas endêmicos ou ambientalmente sensíveis ao longo da rodovia;

j – efeito de borda nas formações florestais em conjunto o avanço do desmatamento.

35. **Item 8.2 do TR - Programas de Controle e Monitoramento**

Adequações necessárias – falta o seguinte item:

- agregar todo o material contido no Volume 6 – Programas de Monitoramento Ambiental ao EIA na itemização exigida pelo TR, ou seja antes o item 9 “Conclusões, e não em volume à parte. :

36. **Item 10 do TR - Bibliografia**

Adequações necessárias – falta o seguinte item:

- incorporar todas os itens de “Referências Bibliográficas” que se encontram dispersos ao final dos vários volumes, em um capítulo específico, conforme requer o TR encaminhado.

37. **Item 11 do TR - Glossário**

Adequações necessárias – falta o seguinte item:

Handwritten signatures and initials, including a large 'X' and a circled mark.

ENCLOSURE

- incorporar todas os itens de referentes a "Glossário" que se encontram dispersos ao final dos vários volumes, em um capítulo específico, conforme requer o TR encaminhado.

38. ITEM – RIMA – RELATÓRIO DE IMPACTO AMBIENTAL

Comentários:

O RIMA apresenta-se novamente como um resumo técnico do EIA, sendo que deveria ter sido elaborado de forma a garantir um fácil entendimento do público leigo em geral, o que não foi alcançado no material apresentado.

Espera-se que o RIMA apresente uma maior síntese dos dados principais do EIA, incorporando um menor número de termos técnicos, substituindo-os por termos mais acessíveis ao público em geral, ou seja deve ter uma apresentação clara e objetiva dos dados do EIA.

No entanto, verificando o número de páginas do RIMA (mais de 300 páginas incluindo os mapas), e avaliando seu conteúdo, podemos concluir os objetivos para a elaboração do RIMA não foram atingidos, não sendo passível de aceitação.

Assim, para a reelaboração do RIMA, concluímos que podem ser melhor esclarecidos no texto, com uma linguagem mais acessível, substituindo vários termos técnicos e retirando conteúdo muito detalhados, e assim diminuindo a quantidade de páginas do RIMA

Adequações necessárias:

- o RIMA deverá reapresentado com as recomendações acima, e reduzindo sensivelmente o número de páginas e a forma de apresentação das informações, com sugestão de revisão prévia por profissional de comunicação social antes de envio ao IBAMA, garantindo maior eficácia no repasse de seu conteúdo ao público em geral da AII.


Conclusões

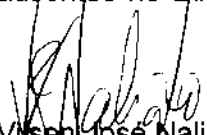
39. Após realização do *check list* do EIA/RIMA apresentado pelo DNIT para a pavimentação/reconstrução da rodovia BR-319, podemos concluir que esses estudos ambientais ainda necessitam de várias adequações, correções e complementações para atendimento do Termo de Referência enviado ao empreendedor.


40. De forma geral, o EIA/RIMA enviado pelo DNIT aparenta ser apenas uma versão preliminar e não definitiva dos estudos ambientais da rodovia, em vista da ausência de dados primários para vários itens do Meio Físico, existência de notas manuscritas de revisão em alguns volumes, falta de aplicação da metodologia de levantamento de Fauna aprovada pelo IBAMA, bem como a inadequação dos mapas apresentados em Volumes anexos e no corpo do EIA.

41. Vale destacar também que a forma de apresentação do EIA em fichários trouxe problemas no manuseio dos vários volumes, assim requisita-se que o DNIT apresente a nova versão do EIA encadernado em brochura ou espiral para melhorar o manuseio e análise dos estudos ambientais.

42. Assim, concluímos que esta Nota Técnica seja enviada ao DNIT, em conjunto com o requerimento de realização de todas as adequações no EIA/RIMA citadas neste documento, e sugerindo ao DNIT e consultoria que siga atentamente os itens ausentes no EIA/RIMA, para evitar novas devoluções.


Mariana Graciosa Pereira
Analista Ambiental


Vison José Naliato
Analista Ambiental


Géza de Faria Arbocz
Técnico Especializado


Wanderlei Reinecke
Analista Ambiental

PROCOLO/IBAMA
DILIC/DIQUA
Nº: 12.863
DATA: 22/10/08
RECEBIDO: Flor

JÁ RESPONDIDO

Fls. 1878
Proc. 066002
776 2008



**Ministério Público Federal
Procuradoria da República no Amazonas**

OFICIO N. 650/2008/2º OFCIV/PR/AM

Ref.: 1.13.000.001449/2008-47 (fazer referência a este procedimento na resposta)

Manaus, 15 de outubro de 2008.

Senhor Diretor,

Cumprimentando-o, refiro-me ao Inquérito Civil Público em epígrafe, instaurado para apurar a regularidade ambiental do planejamento e das obras da BR-319, que liga Manaus/AM a Porto Velho/RO.

Dessa forma, solicito a Vossa Senhoria que, **no prazo de 10 (dez) dias**, envie a esta Procuradoria, cópia do Termo de Referência (TR), utilizado para a realização do EPIA/RIMA da citada obra.

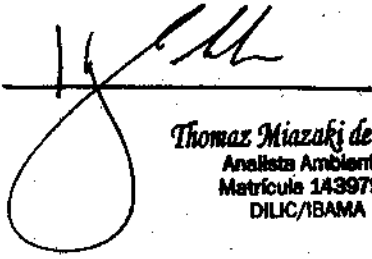
Atenciosamente,

Gustavo de Carvalho Guadanhin
Gustavo de Carvalho Guadanhin
Procurador da República

Ao Ilustríssimo Senhor
SEBASTIÃO CUSTÓDIO PIRES
DIRETOR DE LICENCIAMENTO AMBIENTAL DO MMA
SCEN Trecho 2 Edifício Sede do IBAMA
CEP 70.818-900 Brasília/DF

A CONTRA,
PARA ATENDIMENTO.

22/10/08



Thomas Mizaki de Toledo
Analista Ambiental
Matrícula 1439798
DILIC/IBAMA

Xo

Dr. WANDERLEI

PAM. ATENDIMENTO

AO MINISTÉRIO

Público

ATT. Eugênio Pio Costa
Coordenador de Transportes
COTRA / CGTMO / DILIC / IBAMA

24.10.2008



MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE
INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS
DIRETORIA DE LICENCIAMENTO AMBIENTAL

1879
0360/05

MEMO Nº 488 /2008/DILIC/IBAMA

Brasília, 23 de outubro de 2008

Ao Auditor-Chefe – Auditoria do IBAMA
Sr. Jorge Ribeiro Soares

Assunto: resposta ao Ofício de Requisição nº 161/2008/05/SCE/AM/TCU, sobre o licenciamento ambiental da rodovia BR-319.

Senhor Auditor-Chefe,

1. Reporto-me ao MEMO 749/08/AUDIT/IBAMA, que solicita resposta aos questionamentos contidos no Ofício de Requisição nº 161/2008/05/SCE/AM-TCU, sobre o licenciamento ambiental da rodovia BR-319, especificamente quanto ao atendimento da Cláusula Terceira do Termo de Compromisso por parte do DNIT.
2. Quanto ao documento em questão, informo que a resposta foi enviada diretamente à Secretaria de Controle Externo do Amazonas, conforme Ofício 380/08/DILIC/IBAMA, de 02/06/2008, em anexo.
3. No entanto, devido à reiteração da solicitação de informações por Vossa Senhoria, e tendo em vista vistoria recente na rodovia BR-319, envio o Relatório de Vistoria 077/08/COTRA/CGTMO/DILIC/IBAMA, para envio àquela Secretaria, em conjunto com minuta de Ofício em meio impresso e digital, também em anexo.

Atenciosamente,

Sebastião Custódio Pires
Diretor de Licenciamento Ambiental
DILIC/IBAMA

Recebido em: 24.10.08
Por: Cyrille

1

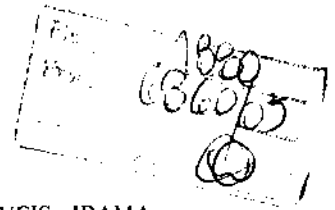
2

3

4



SERVIÇO PÚBLICO FEDERAL
MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE - MMA
INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS - IBAMA
DIRETORIA DE LICENCIAMENTO AMBIENTAL
SCEN - Trecho 2, Edifício Sede - Bloco C, Brasília - DF CEP: 70.818-900
Tel.: (0xx) 61 3316-1071, Fax: (0xx) 61 3225-0564 - URL: <http://www.ibama.gov.br>



Ofício nº 865/2008/DILIC/IBAMA

Brasília, 23 de outubro de 2008


A sua Senhoria o Senhor
Rodrigo da Costa Lines
Procurador da República
Ministério Público Federal
Avenida André Araújo, 358 - Bairro Aleixo
CEP 69.060-000 Manaus / AM
Fone/Fax: (92) 3611-3180 ramal 214

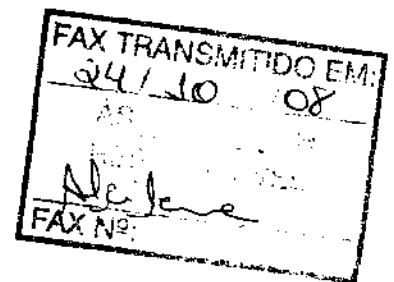
Assunto: resposta ao Ofício 628/2008/2ºOfício/PR/AM - licenciamento ambiental da BR-319/AM

Senhor Procurador,

1. Em resposta ao Ofício 628/2008/2ºOfício/PR/AM, de 18 de setembro de 2008, que solicita informações específicas referentes ao licenciamento ambiental da BR-319/AM (trecho entre o Km 250 - proximidades do rio Igapó-Açu e 655,7 - entroncamento com a rodovia BR-230), venho encaminhar, em anexo, o Termo de Referência norteador do Estudo de Impacto Ambiental da rodovia.
2. Além disso, informo que o EIA/RIMA apresentado pelo DNIT ainda está fase de *check-list* nesta Diretoria, ou seja em verificação do atendimento dos itens constantes do Termo de Referência, sendo que, somente em caso de conformidade e aceite do EIA/RIMA, será devidamente publicado edital para abertura do prazo para requisição de Audiências Públicas, e indicando os locais de disponibilização desses estudos aos diversos Órgãos interessados e à sociedade civil.

Atenciosamente,


Sebastião Custódio Pires
Diretor de Licenciamento Ambiental
DILIC/IBAMA



1940

1940



1884
a 860/5
C

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

MEMO Nº 486/2008/DILIC/IBAMA

Brasília, 23 de outubro de 2008

Ao Superintendente Estadual do IBAMA no Amazonas
Sr. Henrique dos Santos Pereira

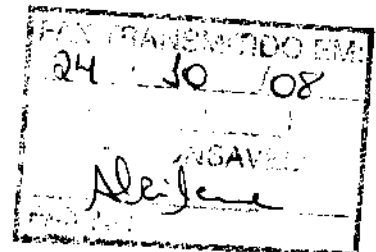
Assunto: resposta ao MEMO 069/2008/NLA/SUPES/AM – licenciamento ambiental da BR-319/AM

Senhor Superintendente,

1. Em resposta ao MEMO 069/2008/NLA/SUPES/AM, de 08 de outubro de 2008, que encaminha o Ofício 628/2008/2ºOfício/PR/AM, informo que esta Diretoria encaminhou expediente ao Ministério Público Federal com as informações específicas referentes ao licenciamento ambiental da BR-319/AM (trecho entre o Km 250 – proximidades do rio Igapó-Açu e 655,7 – entroncamento com a rodovia BR-230).
2. Além disso, conforme requisitado por Vossa Senhoria, envio para conhecimento acompanhamento o Termo de Referência, em anexo, norteador do Estudo de Impacto Ambiental da rodovia.
3. Comunico ainda que o EIA/RIMA apresentado pelo DNIT ainda está fase de *check-list* nesta Diretoria, ou seja em verificação do atendimento dos itens constantes desse Termo de Referência, sendo que, somente em caso de conformidade e aceite do EIA/RIMA, será devidamente aberto o prazo para requisição de Audiência Pública, e tais estudos serão disponibilizados aos diversos Órgãos interessados e à sociedade civil, inclusive esta SUPES/IBAMA/AM.

Atenciosamente,


Sebastião Custódio Pires
Diretor de Licenciamento Ambiental
DILIC/IBAMA

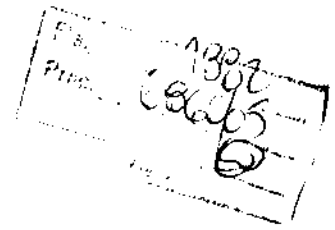


1944

1944



SERVIÇO PÚBLICO FEDERAL
MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE - MMA
INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS - IBAMA
DIRETORIA DE LICENCIAMENTO AMBIENTAL
COORDENAÇÃO-GERAL DE TRANSPORTES, MINERAÇÃO E OBRAS CIVIS
SCEN - Trecho 2, Edifício Sede - Bloco C, Brasília - DF CEP: 70.818-900
Tel.: (0xx) 61 3316-1071, Fax: (0xx) 61 3307-1801 - URL: <http://www.ibama.gov.br>



Ofício nº 780 /2008/CGTMO/DILIC/IBAMA

Brasília, 23 de outubro de 2008

A Sua Senhoria o Senhor

Jair Sarmiento Silva

Coordenador CGMAB/DPP/DNIT

DNIT - Departamento Nacional de Infra-estrutura de Transportes

SAN Quadra 03 Lote A, Sala 1318

CEP 70040-902 Brasília / DF

Tel: (61) 33154185; Fax: (61) 3315-4083

Assunto: licenciamento ambiental da rodovia 319/AM-RO.

Senhor Coordenador,

1. Em recente vistoria de técnicos deste Instituto no Segmento B da rodovia BR-319 (Porto Velho/RO a Humaitá/AM, foram encontradas várias pendências e inconformidades com o Termo de Acordo e Compromisso firmado entre IBAMA e DNIT para esta rodovia, notadamente a ausência de implementação dos Programas Ambientais aprovados para este Segmento, conforme Relatório de Vistoria 077/2008/COTRA/CGTMO/DILIC, em anexo.

2. Assim, obedecendo à CLÁUSULA TERCEIRA, Parágrafo Terceiro, e CLÁUSULA QUINTA, Inciso I, venho solicitar o atendimento dos seguintes itens:

A - Implementação imediata de todos os Programas Ambientais previstos no TAC, principalmente quanto às ações de Gestão e Supervisão Ambiental nas obras da rodovia, e Programa de Recuperação de Áreas Degradadas no locais com obras já finalizadas, principalmente nos bueiros e áreas de empréstimo;

B - Repassar as informações referentes às obrigações do TAC para as empreiteiras, por meio das equipes de supervisão ambiental, para dar conhecimento e acompanhar a execução das obrigações referentes aos programas e medidas ambientais durante as obras;

C - LOTE 04 - Empreiteira SAB / ENPA:

C.1 - Usina de Asfalto - SAB (Ponto GPS016 20L 393745 / 9034463): nesta área de apoio esse DNIT deverá implantar as medidas previstas no Sub-programa de Gerenciamento de Resíduos Sólidos e Efluentes Líquidos, ou seja:

C.1.1 - a impermeabilização do solo, muretas de contenção de vazamentos, sistema de drenagem e recolhimento, além de direcionamento para caixa separadora água e óleo, e posterior recolhimento dos resíduos.

C.1.2 - devem ser instalados filtros de manga para minimização da emissão de poluentes atmosféricos.

D - LOTE 03 - Empreiteira 5º BEC:

D.1 - Usina de Asfalto (Ponto GPS013 20L 393935/ 9034944) - no Km 4,5 a partir de Porto Velho/RO: esse DNIT deverá apresentar ao IBAMA a Licença Ambiental dessa Usina de Asfalto, emitida pelo Órgão Estadual; ☺



1950



1950

1383
686305

D.2 – Usina de Asfalto (Ponto GPS013 20L 393935/ 9034944) - o DNIT e 5ºBEC deve implantar as caixas separadoras de água e óleo, bem como filtros de manga.

D.3 - esse DNIT deverá apresentar a Licença Ambiental emitida pelo Órgão Estadual do posto de abastecimento localizado na área da jazida do Km 4,5;

D.4 – Implementar no posto de abastecimento do Km 4,5 as seguintes ações: impermeabilização do piso do posto (área de tancagem e área de abastecimento), muros de contenção, canaletas de drenagem para vazamentos no local da bomba, e caixa separadora de água – óleo;

D.5 – Solicitar a incorporação das estruturas do alojamento existente na área da jazida do Km 4,5 na Licença Ambiental da mesma, apresentando a Licença retificada a este Instituto.

E - LOTE 02 – Empreiteira CONSTRUTORA CASTILHO:

E.1 – esse DNIT e a Construtora Castilho deverão implementar caixas separadoras de água e óleo na área de armazenamento de combustível e na área de armazenamento e carregamento de material betuminoso, e na área de tancagem da Usina de Asfalto, e implantar filtro de manga para a Usina.

F - LOTE 01 – Empreiteira 7º BEC:

F.1 – Solucionar o foco erosivo (Coordenadas UTM 20M 487602 / 9145433) relacionado a um ravinamento de cerca 1,5 m de profundidade por aproximadamente 25 metros de comprimento, oriundo de uma área de empréstimo lateral à rodovia, deve ser instalada uma barreira para contenção da drenagem que alimenta a erosão, recuperação do sulco erosivo, e posterior revegetação;

F.2 – Proceder a recuperação e revegetação do aterro/plataforma em Área de Preservação Permanente, localizado nas coordenadas UTM 20M 487602 / 9145433, usada para abastecimento dos caminhões de água nas obras;

F.3 – Solicitar ao IPAAM/AM e Incorporar as estruturas do alojamento/acampamento existente na área da jazida (coordenadas GPS 20M 478064 / 9135323) na Licença Ambiental da mesma, bem como solucionar o vazamento constatado na canalização entre os banheiros e a fossa;

F.4 – retirar da Área de Preservação Permanente a área de apoio instalada pela empreiteira Troll Engenharia para as obras de alargamento da ponte sobre o Igarapé Belém ou Beem (km 706 - Coordenadas UTM 20M 483663 / 9141339), relocando para local dentro da faixa de domínio e sem supressão de vegetação;

F.5 – Implantar caixa separadoras água-óleo específica para a área de tancagem da Usina de Asfalto, em separado da área de abastecimento;

F.6 – Implantar caixa de areia na saída do efluente originado na lavagem dos veículos, antes deles serem direcionados para a caixa separadora;

F.7 – Implantar a canalização da rede de drenagem do canteiro de obras.

3. Assim, de forma a evitar as medidas administrativas previstas da CLÁUSULA QUINTA, Inciso I do TAC, venho requer o cumprimento imediato dessas demandas, principalmente das ações previstas nos Programas Ambientais já aprovados por este IBAMA.

4. Ainda, tendo em vista a quantidade de pendências levantadas em vistoria, solicito a realização de reunião no dia 24/10/08, às 16:00 hs para discussão da questão.

Atenciosamente,

Rosa Helena Zago Loes
Coordenadora-Geral
CGTMO/DILIC/IBAMA

FAX TRANSMITIDO EM:
28/10/08
AS _____ H
RESPONSÁVEL:
<i>Rosa Helena</i>
FAX Nº:

11/11/11





1384
60605
12
PRÓTOCOLO/IBAMA

DILIC/DIQUA

Nº: 13.400

DATA: 03/10/08

RECEBIDO: J.

**MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE
INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS
RENOVÁVEIS
AUDITORIA/OUVIDORIA/LINHA VERDE**

MEMO/AUDIT/COUVI nº. 0956/2008

Brasília, 28 de Outubro de 2008.

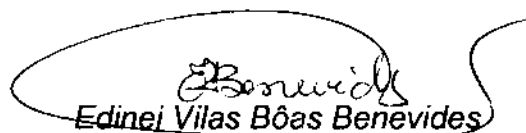
A Sua Senhoria o Senhor
Sebastião Custódio Pires
Diretoria de Licenciamento Ambiental - DILIC

Assunto: **Situação Legal da BR - 319**
Ouvidoria Geral do Estado do Amazonas

Senhor Diretor,

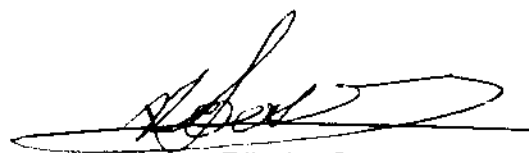
Em atenção ao pedido formulado por FRANCISCO DE SOUZA – deputado estadual pelo Estado do Amazonas e Ouvidor Geral do Estado, solicitamos informações a respeito da situação legal da BR-319. Segundo o Ouvidor do Amazonas, as obras da referida BR estariam suspensas por setenta e dois (72) dias.

Atenciosamente,


Edinej Vilas Bôas Benevides

Coordenadora de Ouvidoria da Auditoria do IBAMA

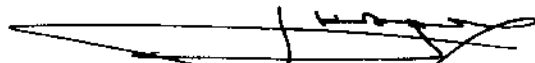
De acordo:


Jorge Ribeiro Soares
Auditor Chefe do IBAMA

AO DE Gustavo

Para instruir
resposta.

Em 4.11.2007

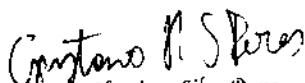


Júlio Henrichs de Azevedo
Assessor Técnico
Matr. 1364891
DILIC / IBAMA

À COTRA,

Para resposta.

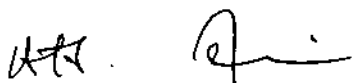
04/11/08



Gustavo Henrique Silva Peres
Analista Ambiental
Matrícula 2448661
DILIC/IBAMA

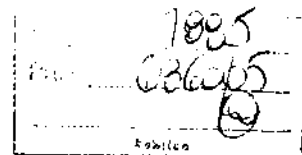
AO
Dr. Wandelci

PARA MANIFESTAÇÃO.



Eugênio Pio Costa
Coordenador de Transportes
COTRA / CGTMO / DILIC / IBAMA

11.11.2008



SERVIÇO PÚBLICO FEDERAL
MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE - MMA
INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS - IBAMA
DIRETORIA DE LICENCIAMENTO AMBIENTAL
SCEN - Trecho 2, Edifício Sede - Bloco C, Brasília - DF CEP: 70.818-900
Tel.: (0xx) 61 3316-1071, Fax: (0xx) 61 3307-1801 URL: <http://www.ibama.gov.br>

Ofício nº 881 /2008/DILIC/IBAMA

Brasília, 31 de outubro de 2008

A sua Senhoria o Senhor
Gustavo de Carvalho Guadanhin
Procurador da República
Ministério Público Federal
Avenida André Araújo, 358 - Bairro Aleixo
CEP 69.060-000 Manaus / AM
Fone/Fax: (92) 3611-3180 ramal 214

Assunto: resposta ao Ofício 650/2008/2ºOfício/PR/AM - licenciamento ambiental da BR-319/AM - Processo 02001.006860/2005-95.

Senhor Procurador,

1. Em resposta ao Ofício 650/2008/2ºOfício/PR/AM, de 15 de outubro de 2008, referente ao Inquérito Civil 1.13.000.001449/2008-47, que solicita informações específicas referentes ao licenciamento ambiental da BR-319/AM (Processo IBAMA 02001.006860/2005-95 - Trecho entre o Km 250 - proximidades do rio Igapó-Açu e 655,7 - entroncamento com a rodovia BR-230), venho encaminhar, em anexo, o Termo de Referência norteador do Estudo de Impacto Ambiental da rodovia.

Atenciosamente,

Sebastião Custódio Pires
Diretor de Licenciamento Ambiental
DILIC/IBAMA

FAX TRANSMITIDO EM:
04/11/08
AS 10:00 H
RESPONSÁVEL:
Alcides
FAX Nº:



1954
MAY 13 1954

PROTOCOLO/IBAMA

DESCRIÇÃO

Nº: 12.863

DATA: 22/10/08

RECEBIDO: Fior



Ministério Público Federal
Procuradoria da República no Amazonas

776

OFICIO N. 650/2008/2ºOFCIV/PR/AM

N.º 13.000.001449/2008-47 (fazer referência a este procedimento na resposta)

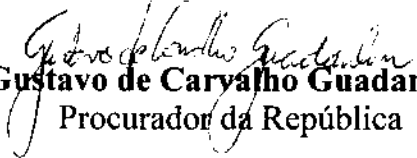
Manaus, 15 de outubro de 2008.

Senhor Diretor,

Cumprimentando-o, refiro-me ao Inquérito Civil Público em epígrafe, instaurado para apurar a regularidade ambiental do planejamento e das obras da BR-319, que liga Manaus/AM a Porto Velho/RO.

Dessa forma, solicito a Vossa Senhoria que, **no prazo de 10 (dez) dias**, envie a esta Procuradoria, cópia do Termo de Referência (TR), utilizado para a realização do EPIA/RIMA da citada obra.

Atenciosamente,


Gustavo de Carvalho Guadanhin
Procurador da República

Ao Ilustríssimo Senhor
SEBASTIÃO CUSTÓDIO PIRES
DIRETOR DE LICENCIAMENTO AMBIENTAL DO MMA
SCEN Trecho 2 Edifício Sede do IBAMA
CEP 70.818-900 Brasília/DF

1111111111



Fls	1887
Proc	686005
Ru.	

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 3225-0564 - URL: <http://www.ibama.gov.br>

Ofício nº 818 /2008 – CGTMO/DILIC/IBAMA

Brasília, 07 de novembro de 2008.

A Sua Senhoria, o Senhor

Jair Sarmento Silva

Coordenador Geral de Meio Ambiente

Departamento Nacional de Infra-Estrutura de Transportes

SAN Q.03 Lote A, sala 1340

70040-902 – Brasília/DF

Fone: (61) 3315-4185

Assunto: **EIA – RIMA BR-319**

Senhor Coordenador,

1. Comunico que o EIA / RIMA referente à abertura e pavimentação da rodovia BR-319 não atende de forma satisfatória ao respectivo Termo de Referência conforme avaliado na Nota Técnica nº 211/2008-COTRA/CGTMO/DILIC/IBAMA (com cópia anexa).
2. Dessa forma o IBAMA considera que o EIA não reúne as condições necessárias para ser disponibilizado aos demais participantes do processo de licenciamento bem como à sociedade civil em geral, devendo o mesmo ser readequado nos itens e na forma citados na referida Nota Técnica.
3. No sentido de manter o bom fluxo de informações entre os dois órgãos, informo que quaisquer esclarecimentos adicionais podem ser solicitados ao IBAMA a qualquer momento com os integrantes da equipe técnica responsável pela condução deste processo de licenciamento através de reuniões previamente agendadas com a Coordenação de Licenciamento de Transportes.

Atenciosamente,

ROSÁ HELENA ZAGO LOES
COORDENADORA-GERAL DE TRANSPORTES, MINERAÇÃO E OBRAS CIVIS
CGTMO/DILIC/IBAMA

1990



**MINISTÉRIO DA DEFESA
EXÉRCITO BRASILEIRO
CMA - 2º G pt E**

5º BATALHÃO DE ENGENHARIA DE CONSTRUÇÃO – (1965)

78136
026065
@

Ofício nº 63 – S4.4

Porto Velho, RO, :

PROCOLO/IBAMA
DILIC/DIQUA

Nº: 13.623

DATA: 07/11/08

RECEBIDO: F 101

Senhora Coordenadora de Transportes – Substituta GTMO/DILIC/IBAMA

Trata o presente expediente sobre documentação referente à área da Usina de Asfalto do Destacamento Asa Branca, localizados no km 4,5 da BR-319.

2. Atendendo solicitação feita por intermédio do Ofício n.º169, de 16 de outubro de 2008, dessa coordenadora, remeto em anexo a documentação referente ao licenciamento da Usina de Asfalto do km 4,5 (Ponto GPS 013 20L 393935/9034944) da BR-319.

3. Informo vos ainda que não há Posto de abastecimento e tancagem na área da jazida do km 4,5. O abastecimento dos equipamentos e viaturas na referida área é feito, periodicamente, por meio de caminhões ou reboques tanque de combustível.

Atenciosamente,

PAULO ROBERTO VIANA RABELO – Ten Cel
Comandante do 5º Batalhão de Engenharia de Construção

A COM
PI manutenção
7/11/08

Coordenadora de M.
Obras Civis - Matr. 13.623
- TM/DILIC

Ao Ilma Senhora
LUDMILA LADEIRA
COORDENADORA DE TRANSPORTES – SUBSTITUTA GTMO/DILIC/IBAMA
BRASÍLIA-BSB

A COM
em 07/11/08
J

Aos

Pr. Wanderlei


Dr. Betta

Dra. Mariana

Dr. Wilson

Para análise e demais

providências.

Att. 
Eugenio Pro Costa
Coordenador de Transportes
COTPA / COTMO / DUC - IBAMA

17.11.2008

CONFIDENTIAL



1840
GBC/05
G

REPUBLIKA VĒSTURISKĀ ZEMĒ
VĒSTURISKAIS ĢĒRĀBUMS
PĒTĀRVALDĪBA
VĒSTURISKAIS ĢĒRĀBUMS
VĒSTURISKAIS ĢĒRĀBUMS
VĒSTURISKAIS ĢĒRĀBUMS
VĒSTURISKAIS ĢĒRĀBUMS
VĒSTURISKAIS ĢĒRĀBUMS
VĒSTURISKAIS ĢĒRĀBUMS
VĒSTURISKAIS ĢĒRĀBUMS

Objekts: [Name of the site]

Reģistrācijas numurs: [Registration number]

Adrese: [Address]
[Address]
[Address]
[Address]
[Address]
[Address]
[Address]

Objekta nosaukums: [Object name]

Sentimentāls nosaukums: [Sentimental name]

Objekta apraksts: [Description of the object]

- [List item 1]
- [List item 2]
- [List item 3]
- [List item 4]

Sentimentāls nosaukums: [Sentimental name]

[Text block]

1950

1044
(8600)
⑤

ALLEGEDLY RECALCULATED IN THE 1970S

BY OUT. 2006 13140

RECALCULATED IN THE 1970S
BY OUT. 2006 13140

RECALCULATED IN THE 1970S
BY OUT. 2006 13140

00000000



GOVERNO DO ESTADO DE RONDÔNIA
SECRETARIA DE ESTADO DO DESENVOLVIMENTO AMBIENTAL
NUCLEO DE CONTROLE E FISCALIZAÇÃO - NUCOF

1892
6860/05

LICENÇA DE INSTALAÇÃO Nº 0005099/NUCOF/SEDAM

VENCIMENTO: 25/05/2009

O Secretário de Estado do Desenvolvimento Ambiental (SEDAM), no uso das atribuições que lhe são conferidas pela Lei Estadual nº 547 de 30 de Dezembro de 1993, expede a presente **LICENÇA DE INSTALAÇÃO**.

NOME OU RAZÃO SOCIAL: **5º BATALHÃO DE ENGENHARIA DE CONSTRUÇÃO - 5º BEC.**



Justiça do Trabalho

Selo Ambiental:
006696

ENDEREÇO:
Avenida Rogério Weber nº 01, Quartel do Exército, Bairro Areal.

MUNICÍPIO:
PORTO VELHO - RO

CEP:
78.916-050

CNPJ/CPL:
07.556.867/0001-77

INSCRIÇÃO ESTADUAL

ATIVIDADE: **Usina de Asfalto no canteiro de obras, localizado na Rod. BR 319 km 100, sentido Porto Velho/RO - Humaitá/AM, no município de Porto Velho/RO.**

DETERMINAÇÕES:

PROCESSO Nº 1801/077/2008

- 1- O empreendedor deverá cumprir com determinações técnicas constantes nos estudos Ambientais apresentados;
- 2- O empreendedor deverá requerer a Licença Ambiental de Operação, 120 dias antes da expiração desta;
- 3- O empreendedor deverá publicar a presente Licença Ambiental em Diário Oficial do Estado ou Jornal de Circulação Regional;
- 4- O empreendedor deverá encaminhar Relatórios de Monitoramento Ambiental semestralmente, devidamente registrados em CREA/RO, por profissional habilitado pela elaboração;
- 5- O empreendedor responde independente da existência de culpa, a indenização ou reparar os danos causados ao meio ambiente e a terceiros, afetados direta e indiretamente pelo desenvolvimento de sua atividade;
- 6- Todo material (desmontado e refugos) proveniente da atividade em questão deverá ser recolhido para um local adequado (fixa-fera);
- 7- É terminantemente proibido o lançamento de resíduos em cursos de águas do entorno da atividade, e que não possuam seu aberto;
- 8- O não cumprimento das determinações implicará em sanções previstas na legislação ambiental vigente.

LOCAL E DATA:
Porto Velho, 21 de Maio de 2008.

ASSINATURA DO DIR. NUCOF DE FISC. E CONTROLI

ASSINATURA DO SECRETÁRIO

DATA CADASTRAMENTO

DATA PROCESSO

DATA CANCELAMENTO

1950

1950

1893
6860/3
5



GOVERNO DO ESTADO DE RONDÔNIA
SECRETARIA DE ESTADO DO DESENVOLVIMENTO AMBIENTAL
NÚCLEO DE CONTROLE E FISCALIZAÇÃO - NUCOF

LICENÇA DE OPERAÇÃO Nº 0006316/NUCOF/SEDAM

VENCIMENTO: 02/07/2010.

O Secretário de Estado do Desenvolvimento Ambiental (SEDAM), no uso das atribuições que lhe são conferidas pela Lei Estadual nº 547 de 30 de Dezembro de 1993, expede a presente LICENÇA DE OPERAÇÃO.

NOME OU RAZÃO SOCIAL:
5º BATALHÃO DE ENGENHARIA E CONSTRUÇÃO.



ENDEREÇO:
Rodovia BR- 319 KM 4.5 GLEBA 41 - Porto Velho/Humaitá

MUNICÍPIO:
PORTO VELHO - RO

CEP:
78.901-150

CNPJ/CPF:
07.556.867/0001-77

INSCRIÇÃO ESTADUAL:

ATIVIDADE: Usina de Asfalto na RO BR - 319, km 4,5 gb. 41 Porto Velho/Humaitá.

DETERMINAÇÕES:

PROCESSO Nº: 1801/2375-2008

- 1-O empreendedor deverá publicar a presente Licença Ambiental em Diário Oficial do Estado ou jornal de circulação Regional;
- 2-O empreendedor deverá cumprir com os Estudos Apresentado (PCA);
- 3-O empreendedor deverá apresentar Relatório de Monitoramento semestral acompanhado da ART do técnico responsável;
- 4-O empreendedor deverá atender os dispositivos para atendimento à Resolução CONAMA nº 003, de 28 de Junho de 1990, que estabelece padrões de controle de qualidade do ar;
- 5-É terminantemente proibido empurrar o material extraído para dentro dos leitos dos igarapés e rios;
- 6-Todo material proveniente da atividade e limpeza da faixa de serviço deverá ser recolhido para um local adequado (bota-fora), não deixando a possibilidade para que o mesmo venha a ser erodido e carregado para os igarapés e rios;
- 7-O não cumprimento das determinações implicará em sanções previstas na legislação ambiental vigente.

LOCAL E DATA:
Porto Velho, 02 de Julho de 2008.

ASSINATURA DO DIR. NÚCLEO DE FISC. E CONTROLE

Jose Junior de Almeida Lima
Ag. de Fiscal. Ambiental

ASSINATURA DO SECRETÁRIO

Cletho Muniz de Brito
Secretário de Estado do Desenvolvimento Ambiental

CONFIDENTIAL

DNIT

Fls 1894
Proc 686005
Rubr

LISTA DE PRESENÇA

Local: Mini Auditório – DNIT/Manaus


Data: 11 de novembro de 2008

Assunto: Apresentação do EIA/RIMA da Rodovia BR 319 e discussão da Nota Técnica Nº 211/2008 - COTRA/CGTMO/DILIC/IBAMA, contendo o resultado do check list por parte do IBAMA.

NOME	INSTITUIÇÃO	E-MAIL	TELEFONE
1 Mariana Graciosa Pereira	IBAMA	MARIANA.PEREIRA@IBAMA.GOV.BR	(61) 3316-1391
2 WILSON JOSÉ NALIA TO	DILIC/IBAMA	WILSON.NALIA TO@IBAMA.GOV.BR	(61) 3316-1095
3 Tereza Cristina Giam	UFAM PIATAM	TEREZA.CRISTINA@PIATAM.ORG.BR	
4 TEREZINHA DE JESUS	UFAM/PIATAM	Terezafrace@gmail.com.br	
5 Thaisa Sbruro	UFAM	thausso.sbruro@gmail.com	(92) 2125-6562
6 Juliana Araujo	UFAM/INPA	araujo.juliana@gmail.com	(92) 3084-3544
7 Paulo Cesar Machado Andrade	UFAM	pandrade@ufam.edu.br	(92) 8139-7781
8 Vinícius T. de Carvalho	INPA	VINICIUSTC@IG.COM.BR	(92) 8132-6989
9 WANDER DA SILVA RODRIGUES	UFAM/LAS	WANSILROD@YAHOO.COM.BR	(92) 8617-9784
10 RAFAEL BERNHARD	INPA	RAFAELBERNHARD@POP.COM.BR	81391355
11 Shanna Buttencourt	INPA	shannabuttencourt@gmail.com	81429775
12 Paulo Roberto Pinheiro	INPA	paulobispo@ufam.edu.br	91505312

CONFIDENTIAL

DNIT

Fis 1395
 Pre 686005
 Ru: 

13	Suzy Pedroza	UFAM	SUZYCRIZ@YAHOO.COM.BR	9128-9860
14	JERSON REVENUTO	DF	REVENUTO@GMAIL.COM	
15	WANDERLEI REINECKE	BA	WANDERLEI.REINECKE@BA.GOV.BR	61-3596
16	FRANCISCO LOUBARDO	CEOTRAN	LOUBARDO@CENTRAN.ED.BR	(071)
17	Kedoma Yamamoto	UFAM	KCYAMAMOTO@GMAIL.COM	
18	Eduardo Schmidt Ely	UFAM	eduardo@yaho.com.br	88014433
19	Valmor M. Scherneck	CENTRAN	VALMOR@CENTRAN.ED.BR	(21)91892232
20				
21				
22				
23				
24				
25				
26				

00000000



SERVIÇO PÚBLICO FEDERAL
 MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE
 INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS

INFORMAÇÃO Nº 062/2008/COTRA/CGTMO/DILIC

Assunto: Licenciamento ambiental da rodovia BR-319, entre as cidades de Porto Velho/RO e Manaus/AM.

Data: 14 de novembro de 2008.

1. A rodovia BR-319 está compreendida entre as cidades de Manaus, no Estado do Amazonas e Porto Velho, no Estado de Rondônia. A rodovia BR-319 foi motivo de divergência entre DNIT e IBAMA, e após Comissão de Arbitragem junto à Advocacia-Geral da União, desde outubro de 2005, buscando a resolução desta problemática entre esses órgãos federais, foi firmado Termo de Acordo e Compromisso entre DNIT e IBAMA de modo a adequar o licenciamento e regularização ambiental da rodovia BR-319.

2. Tendo sido assinado em junho de 2007, nos seguintes Segmentos, definições de obras e demandas de licenciamento ambiental, nas seguintes quilometragens do PNV/2005:

MANUTENÇÃO, CONSERVAÇÃO E RESTAURAÇÃO		KM INICIAL	KM FINAL
SEGMENTO A	MANAUS – TRAVESSIA DO RIO TUPUNÃ (OU TUPANA)	0,00	177,8
SEGMENTO B	ENTRONCAMENTO BR-230(A) - INÍCIO TRAVESSIA RIO MADEIRA (PORTO VELHO)	655,7	877,4
AMPLIAÇÃO DA CAPACIDADE (PAVIMENTAÇÃO/RECONSTRUÇÃO) (CONTINUIDADE DAS OBRAS VIA TAC)		KM INICIAL	KM FINAL
SEGMENTO C	TRAVESSIA RIO TUPUNÃ (OU TUPANA) – FIM DAS OBRAS (TOTALIZANDO 72,2 KM)	177,8	250
AMPLIAÇÃO DA CAPACIDADE (PAVIMENTAÇÃO/RECONSTRUÇÃO) (COM DEMANDA DE EIA/RIMA)		KM INICIAL	KM FINAL
---	FIM DAS OBRAS SEGMENTO C - ENTRONCAMENTO BR-230(A)	250	655,7

3. O TAC estabelecia as obras de pavimentação/reconstrução da rodovia BR-319, no trecho entre o Km 250 e o Km's 655,7 (Entroncamento BR-230(A)), fica condicionado ao licenciamento ambiental ordinário da rodovia pelo IBAMA, com apresentação de EIA/RIMA. Havia também a necessidade de licenciamento dos seguintes conjuntos de pontes: Segmentos A e C (pontes rios Castanho e Tupana e Igarapé Atu ou Atii) e outro para o Segmento B (alargamento de 09 pontes, e construção de 02 pontes, entre Porto Velho/RO e Humaitá/AM). E além disso, houve retorno do processo de licenciamento da ponte sobre o Rio Madeira (em Porto Velho/RO) para este IBAMA, com EIA/RIMA ainda demandando análise e manifestação final.

4. Também definia que o DNIT daria prosseguimento às obras da rodovia no SEGMENTO A, B e C que tenham por objetivo a finalização das obras de restauração (A e B) e

CONFIDENTIAL

pavimentação/reconstrução (C). Exceptuando dessa autorização a exploração de jazidas, "bota-fora", construção de canteiros, acessos e remoção de vegetação e outras atividades que demandem licenças ou autorizações específicas (Tais áreas de apoio – menos ASV's seriam licenciadas pelo OEMA's).

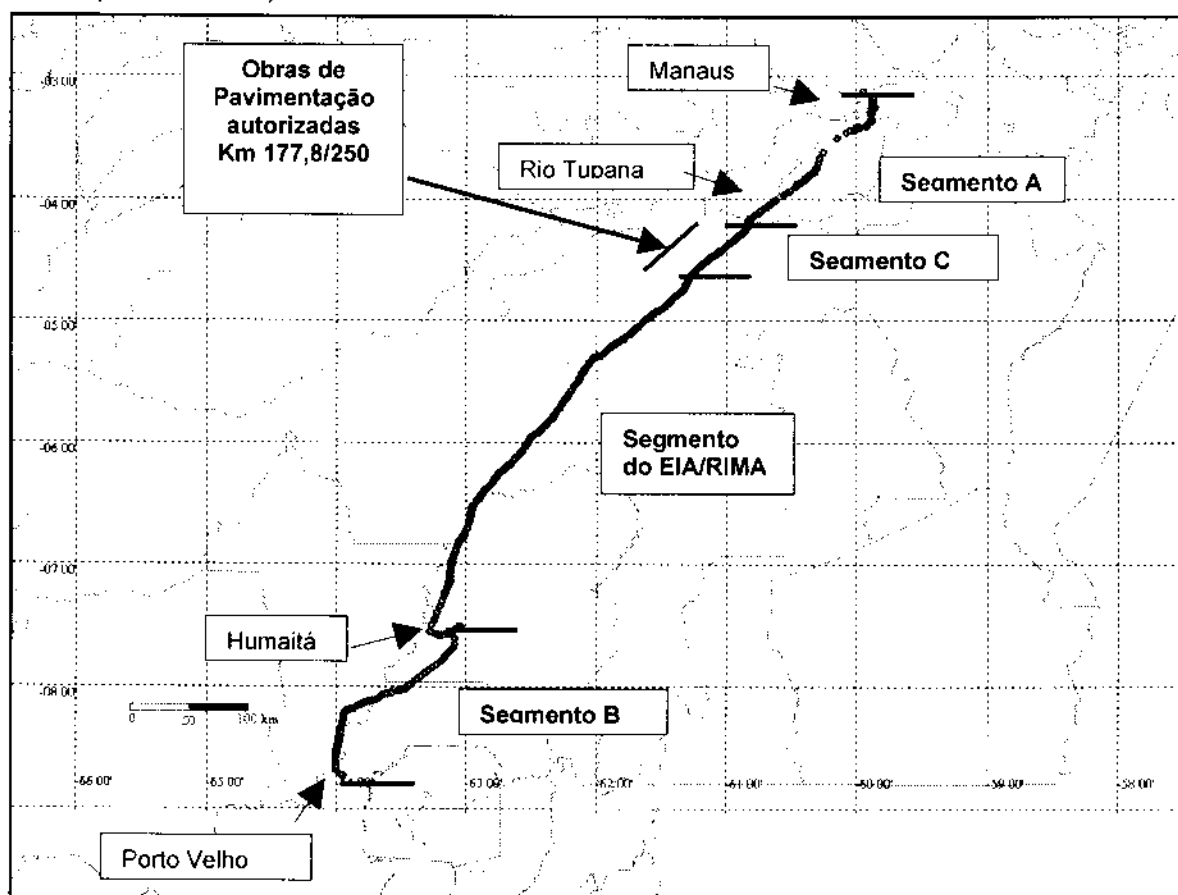


Figura 1: Visão geral da rodovia entre Porto Velho/RO e Manaus/AM, com localização dos Segmentos constantes do Termo de Acordo e Compromisso.

5. Para os segmentos A, B e C foram requisitados diversos Programas Ambientais de controle e monitoramento dos impactos gerados, entre eles o Plano de Gerenciamento Ambiental, Plano Ambiental de Construção, Programa de Recuperação de Áreas Degradadas e Passivos Ambientais para as áreas já impactadas pelo empreendimento neste segmento, Programa de Monitoramento de Fauna, Programa de Monitoramento de Qualidade da Água, Programa de Educação Ambiental, Programa de Comunicação Social, Programa de monitoramento e controle da faixa de domínio, Plano de Gerenciamento de Riscos e Plano de Ação de Emergência, levantamento de demandas de supressão e intervenção em Áreas de Preservação Permanente, entre outras informações.

6. Em 24/08/2007 o DNIT apresentou a documentação referente ao atendimento do Termo de Acordo e Compromisso, que estabelecia o desenvolvimento e apresentação de vários Programas Ambientais a serem implantados nos vários Segmentos da rodovia BR-319. Tal documentação levou ao Parecer Técnico 095/2007/COTRA/CGTMO/DILIC/IBAMA, de 19 de novembro de 2007, que determinava a necessidade de várias complementações ou reapresentação dos Programas Ambientais.

7. Posteriormente, foi realizada reunião entre IBAMA/DILIC e DNIT/CGMAB, de forma a prestar esclarecimentos quanto algumas dúvidas do DNIT para a apresentação de complementações requeridas Parecer Técnico 095/2007/COTRA/CGTMO/DILIC/IBAMA, sendo acordado prazo de 15 de fevereiro de 2008, para o protocolo de tais documentos.

8. No entanto, o DNIT (Ofício 224/2008/CGMAB/ DPP/DNIT) somente em 27/02/2008 encaminhou documentação parcial das complementações, bem como requerimento de prorrogação do prazo para o restante dos programas para 10/03/2008. Todavia, somente pelo Ofício

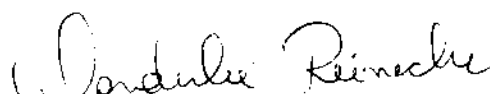
RECEIVED

482/2008/CGMAB/DPP/DNIT, de 28 de abril de 2008, que o DNIT encaminhou o restante dos Programas Ambientais.

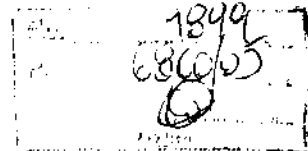
9. Em 21 de maio de 2008, o IBAMA (Parecer Técnico 043/2008 – COTRA/CGTMO/DILIC) aprovou os Programas Ambientais, com várias ressalvas e com inserções a serem realizadas pelo DNIT, excetuando o Programa de Monitoramento de Qualidade de Água e o Programa de Monitoramento de Fauna, que ainda demandam adequações/complementações para sua aprovação. Tal situação persiste até o presente momento.

10. Atualmente, em revisão aos processos de licenciamento 02001.006860/2005-95 (rodovia BR-319); 02001.004967/2007-61 (construção das pontes sobre rio Castanho, rio Tupana e Igarapé Atu – nos Segmento A e C) e e 02001.004966/2007-16 (construção e alargamento de pontes no Segmento B), podemos apresentar a seguinte situação e demandas:

Segmentos da rodovia BR-319	Situação do TAC	Demandas do IBAMA	Demandas do DNIT	Encaminhamentos necessários
Segmento A	Regularizado (Autorização de obras de manutenção e restauração)	----	- Comprovar a execução dos Programas Ambientais previstos no TAC	IBAMA – relatório de Vistoria de setembro/2008, com indicativo de não atendimento dos programas ambientais do TAC pelo DNIT
Segmento B	Autorização de obras de pavimentação/re construção	Autorizações de Supressão já emitidas	- apresentar adequações dos Programas de Monitoramento de Qualidade de Água e Monitoramento de Fauna	
Segmento C	Demanda de EIA/RIMA	Autorização de Supressão já emitida	Adequação do EIA/RIMA ao Termo de Referência emitida pelo IBAMA	----
Segmento Km's 250/655,7				
Pontes	Situação do TAC	Demandas do IBAMA	Demandas do DNIT	Encaminhamentos necessários
Rio Madeira	Licenciamento ambiental no IBAMA	Dar continuidade ao processo do OEMA (após atendimento das Demandas do DNIT)	Apresentar Projeto Executivo da ponte (o projeto já apresentado não possui representação e altura da ponte e localização dos pilares no leito do rio)	----
Rio Castanho, Rio Tupana e Igarapé Atu	Licenciamento ambiental no IBAMA	----	----	Licença de Instalação e Autorização de Supressão de Vegetação emitidas
Construção e Alargamento de pontes (Km's 655,7 e 877,4)	Licenciamento ambiental no IBAMA	----	----	Licença de Instalação e Autorização de Supressão de Vegetação emitidas


 Wanderlei Reinecke
 Analista Ambiental
 COTRA/CGTMO/DILIC/IBAMA
 Matr: 13645/0

1950



SERVIÇO PÚBLICO FEDERAL
MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE - MMA
INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS - IBAMA
DIRETORIA DE LICENCIAMENTO AMBIENTAL
COORDENAÇÃO-GERAL DE TRANSPORTES, MINERAÇÃO E OBRAS CIVIS
SCEN - Trecho 2, Edifício Sede - Bloco C, Brasília - DF CEP: 70.818-900
Tel.: (0xx) 61 3316-1071, Fax: (0xx) 61 3307-1801 - URL: <http://www.ibama.gov.br>

Ofício nº 205 /2008/COTRA/CGTMO/DILIC/IBAMA

Brasília, 30 de Novembro de 2008

A Sua Senhoria o Senhor
Tenente Coronel Paulo Roberto Viana Rabelo
Comandante
5º BEC - Quinto Batalhão de Engenharia de Construção
Rua Rogério Weber, nº 01
76804-900 Porto Velho / RO
PABX: (69) 3224-3369 / 3224-1459

Assunto: licenciamento ambiental da rodovia 319/AM-RO

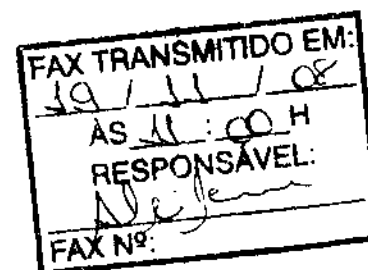
Senhor Coordenador,

1. Em resposta ao Ofício 063-S4.4/5ºBEC, venho encaminhar cópia do Relatório de Vistoria no Segmento B da rodovia BR-319 (Porto Velho/RO a Humaitá/AM), que atesta a existência de área de tancagem e abastecimento localizado na área da jazida do Km 4,5, para utilização desse 5º BEC (página 07/08 - figura 17).
2. Como tal área de tancagem não consta dos locais com Licenças Ambientais estaduais enviadas pelo DNIT a este IBAMA, solicito o envio, em prazo de 15 dias, da respectiva licença ambiental emitida pelo Órgão Estadual de Meio Ambiente, ou o relatório de desativação dessas estruturas de tancagem e abastecimento.

Atenciosamente,


Eugênio Pio Costa

Coordenador de Transporte
CGTMO/DILIC/IBAMA



CONFIDENTIAL



MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE
INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS
DIRETORIA DE LICENCIAMENTO AMBIENTAL
COORDENAÇÃO-GERAL DE TRANSPORTES, MINERAÇÃO E OBRAS CIVIS

MEMO Nº 277/2008/CGTMO/DILIC/IBAMA

Brasília, 24 de novembro de 2008

Ao Coordenador de Ouvidoria / Auditoria do IBAMA
Sr. Edinei Vilas Bôas Benevides

Assunto: resposta ao MEMO/AUDIT/COUVI 956/2008, sobre o licenciamento ambiental da rodovia BR-319.

Senhor Coordenador,

1. Reportando-me ao MEMO/AUDIT/COUVI 956/2008, sobre o pedido de informações sobre o licenciamento ambiental da rodovia BR-319/AM-RO, formulado pelo Ouvidor-Geral do Estado do Amazonas Deputado Estadual Francisco de Souza, venho encaminhar em anexo a Informação 062/08/COTRA/CGTMO/DILIC/IBAMA, com a situação atual de licenciamento da rodovia.
2. Além disso, informo que tão logo o EIA/RIMA (do Segmento entre os Km's 250 e 655,7) atenda os itens constantes do Termo de Referência emitido por esta DILIC/IBAMA, será devidamente publicado edital para abertura do prazo para requisição de Audiências Públicas (45 dias), indicando os locais de disponibilização desses estudos aos diversos Órgãos interessados e à sociedade civil, para posterior continuidade do processo de licenciamento.

Atenciosamente,

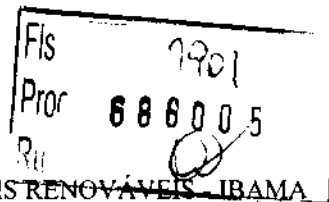
Rosa Helena Zago Loes
Coordenadora-Geral
CGTMO/DILIC/IBAMA

Recebido em: 25/11/2008
Hora: 13:07hs
Por: Christian P. Souse.

CONFIDENTIAL



SERVIÇO PÚBLICO FEDERAL
MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE - MMA
INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS - IBAMA
DIRETORIA DE LICENCIAMENTO AMBIENTAL
COORDENAÇÃO-GERAL DE TRANSPORTES, MINERAÇÃO E OBRAS CIVIS
SCEN - Trecho 2, Edifício Sede - Bloco C, Brasília - DF CEP: 70.818-900
Tel.: (0xx) 61 3316-1071, Fax: (0xx) 61 3307-1801 URL: <http://www.ibama.gov.br>



Ofício nº 873 /2008/CGTMO/DILIC/IBAMA

Brasília, 01 de dezembro de 2008

A Sua Senhoria o Senhor

Jair Sarmiento Silva

Coordenador CGMAB/DPP/DNIT

DNIT - Departamento Nacional de Infra-estrutura de Transportes

SAN Quadra 03 Lote A, Sala 1318

CEP 70040-902 Brasília / DF

Tel: (61) 33154185; Fax: (61) 3315-4083

Assunto: licenciamento ambiental da rodovia 319/AM-RO.

Senhor Coordenador,

1. Conforme solicitação dessa CGMAB/DPP/DNIT, venho reencaminhar em anexo a Nota Técnica nº 025/CGPNM/DIGES/SVS/MS, da Secretaria de Vigilância em Saúde do Ministério, descrevendo as informações necessárias para inclusão no EIA/RIMA da rodovia BR-319 (trecho Km 250 ao Km 655,7), de forma a atender o seguinte item do Termo de Referência:

5.3.3 - Caracterização das Condições de Saúde e Doenças Endêmicas (Segundo Nota técnica 025/CGPNM/DIGES/SVS, do Ministério da Saúde e Resolução nº 286/2001, do Conselho Nacional de Meio Ambiente):

- Análise da ocorrência regional de doenças endêmicas (malária, febre amarela, leishmaniose etc), e verificação ao longo da Área de Influência Direta de áreas com habitats favoráveis para o surgimento e proliferação de vetores.

- Apresentar informações sobre Condições de Saúde e Doenças Endêmicas conforme os Itens "a" até "j" da Nota técnica 025/CGPNM/DIGES/SVS, do Ministério da Saúde, constante do Anexo II deste TR.

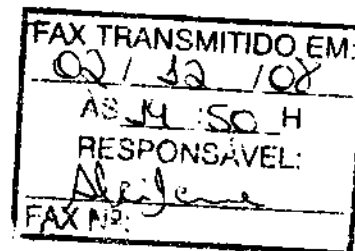
- Análise das medidas necessárias de monitoramento e controle da proliferação dos vetores de doenças endêmicas nos canteiros-de-obra, acampamentos, jazidas etc.

2. Vale lembrar que os itens constantes dessa Nota Técnica deverão ser atentamente atendidos para incorporação ao EIA/RIMA, visando subsidiar a manifestação do Ministério da Saúde quanto à questão da malária e outras doenças endêmicas, conforme a Resolução CONAMA 286/2001.

Atenciosamente,


Engenheiro Pío Costa

Coordenador-Geral Substituto
CGTMO/DILIC/IBAMA



0000000000

URGENTE

DNIT

Diretoria Geral
Ofício n.º 3007/2008/DG

**PROTOCOLO/IBAMA
DILIC/DIQUA**

Nº: 15.066

DATA: 08/12/08

RECEBIDO:

Fls	1902
Proc	686005
Rub	

Brasília, 03 de dezembro de 2008.

Ao Senhor

Roberto Messias Franco

Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis – IBAMA.

Setor de Clubes Esportivos Norte, Trecho 2,

Edifício Sede do IBAMA, Bloco "C" - 1º andar.

70818 - 900 – Brasília/DF

Assunto: Encaminhamento do EIA/RIMA da Rodovia BR 319 – Trecho entre o km 250,0 ao km 655,7.

**Anexo: EIA/RIMA da Rodovia BR-319, composto por 13 volumes.
EIA/RIMA em meio digital**

Senhor Presidente,

1. Em continuidade ao licenciamento ambiental da BR-319/AM/RO, encaminhamos a revisão do Estudo de Impacto Ambiental – EIA e respectivo Relatório de Impacto Ambiental – RIMA referente ao segmento compreendido entre o km 250,0 e o km 655,7.

2. Esclarecemos que o EIA/RIMA revisado incorporou, conforme Nota anexa, as justificativas e detalhamentos da equipe técnica da Universidade Federal do Amazonas – UFAM responsável pela elaboração do Estudo.

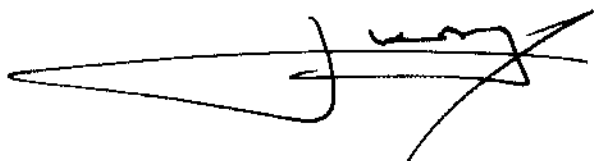
Atenciosamente,


LUIZ ANTONIO PAGOT
Diretor-Geral

A Coordenadora. Geral
Rose Zago

De ordem

Em 9.12.08



Júlio Henrichs de Azevedo
Assessor Técnico
Matr. 1364891
DILIC / IBAMA

Fis	1903
Proc	686005
IBAMA	

Em primeiro lugar, toda a equipe responsável pela elaboração do EIA/RIMA, do trecho entre os quilômetros 250,0 e 655,7 da rodovia BR-319, gostaria de manifestar seu reconhecimento pelo esforço pela equipe do Departamento de Licenciamento do IBAMA designada para analisar o estudo, destacando sua postura aberta à discussão de um documento extenso e complexo, dada a sua multidisciplinaridade.

Com o objetivo de facilitar o entendimento deste texto de resposta à Nota Técnica, tentaremos responder de forma itemizada, seguindo a ordem apresentada na mencionada nota. Deste modo, para facilitar o entendimento, os comentários do IBAMA, copiados (no formato original) da Nota Técnica estarão em **negrito**, e nossas respostas em *itálico*.

1. Meio Digital: o EIA/RIMA não foi apresentado em meio digital, devendo atender à Instrução Normativa 184/2008, quanto à seguinte exigências:

§ O empreendedor providenciará para que pelo menos uma das cópias em meio magnético ser elaborada em formato PDF gerado com baixa resolução, priorizando a performance para visualização e não para impressão, em um único arquivo (contendo capa, índice, texto tabelas, mapas e figuras), para serem disponibilizadas na internet pelo Ibama.

Comprometemos-nos ao fornecimento em meio digital do EIA/RIMA. Entretanto, destacamos a impossibilidade de formar um único arquivo do EIA, contendo capa, índice, texto, tabela, mapas e figuras, uma vez que são necessários 6 (seis) discos de DVD para armazenar todo o material. Trata-se de um volume muito grande de informações. Os volumes com o Estudo de Impacto Ambiental e Relatório de Impacto Ambiental têm aproximadamente 2612 páginas e 242 mapas, além de 91 páginas de anexos. Apesar de não podemos cumprir este item por questões técnicas, comprometemo-nos a enviar o menor número de arquivos possível. Estamos providenciando um RIMA, com menor número de bytes, em formato pdf, que poderá ser disponibilizado na internet pelo IBAMA.

2. Item 1.1 do TR – Identificação do empreendedor
Adequações necessárias - falta o seguinte item:

- Cadastro Técnico Federal do representante legal do DNIT;

O DNIT não foi executor do EIA/RIMA e não tem a necessidade de ter representante com Cadastro Técnico Federal no IBAMA.

Recebido no Apoio da
CGMAB/DPP/DNIT
Em: 02/12/08
Hora: 14:48
CS: 777735

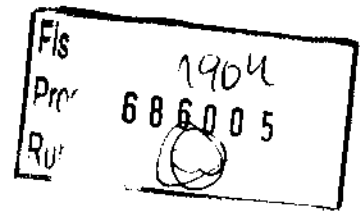
A conferir

Isabela

et

CONFIDENTIAL

Publicada em 1/2/08 os volumes. *ma*



3. Item 1.2 do TR – Identificação do empreendedor
Adequações necessárias - falta o seguinte item:

- **Cadastro Técnico Federal do representante legal da Universidade Federal do Amazonas;**

O representante legal da Universidade Federal do Amazonas para este projeto, designado por Portaria do Reitor, é o Professor Titular Carlos Edwar de Carvalho Freitas, Doutor em Ciências da Engenharia Ambiental que apresentou cadastro técnico federal.

4. Item 1.3 do TR – Dados da Equipe Técnica multidisciplinar
Adequações necessárias - falta o seguinte item:

- **Cadastro Técnico Federal de alguns membros da equipe técnica, bem como algumas assinaturas no Estudo (lembrando que o estudo deverá ser rubricado em todas as páginas, pelo menos pelo coordenadores dos Meios).**

Acreditamos que todos os coordenadores de área e os pesquisadores principais já possuem cadastro técnico federal, estamos checando se houve ausência de informação de alguém. Nossa argumentação contra a necessidade de rubrica dos coordenadores de área em todas as páginas baseava-se apenas em questões de espaço e estética, dada a poluição restante em cada página após a inserção de mais de 30 (trinta) rubricas. Destaco que a necessidade de coordenadores dos meios reduz bastante esta quantia, para cinco ou seis. Entretanto, isso poderia implicar em uma interpretação falsa de responsabilidades, p.ex. o coordenador do meio físico não responde conjuntamente pelas áreas de geologia, geologia, hidrologia e limnologia. Ficaremos no aguardo de instruções do IBAMA e atenderemos aquilo que for recomendado por ocasião da entrega dos próximos volumes.

5. Item 2.1.1 do TR – Histórico

Adequações necessárias - falta o seguinte item:

- **retificar o primeiro parágrafo da página 23, informando a extensão da rodovia.**

A solicitação foi atendida

6. Item 2.1.2 do TR – Objetivos do empreendimento

Adequações necessárias - falta o seguinte item:

CONFIDENTIAL



- Apresentar uma análise integrada do sistema viário regional e de suas perspectivas de mudanças, com a implantação do projeto.

Fis 1905
Pror 686005

Embora o TR apresente esta demanda, por motivo de seqüência lógica do estudo, mas sem ignorar o TR, optou-se por fazer um resumo da análise integrada exaustivamente desenvolvida no Volume 1, Item 3, e Volume 5, itens 6 e 7, do EIA. A fim de que o analista sinta-se mais confortável e tenha a confiança de que a análise foi desenvolvida, será acrescentado o seguinte texto no fim do item 2.1.2:

7. Item 2.1.4 do TR – Localização Geográfica

Foram apresentados os mapas do Item Localização Geográfica em duas parte do EIA, como Volume anexo em formato A0, e também no corpo do texto em formato A3. Foram apresentados todos os itens relevantes para mapeamento, somente faltando a incorporação no mapa de Unidades de Conservação da Estação Ecológica do Lago do Cuniã (ampliação recente), Reserva Extrativista do Lago de Cuniã e outras Unidades de Conservação do Estado de Rondônia.

Adequações necessárias - falta o seguinte item:

- Incorporar nos mapas de Unidade de Conservação do Volume Anexo e no corpo do texto:

a - as UC's: Estação Ecológica de Cuniã (ampliação recente do Decreto s/nº 13/03/2008), Reserva Extrativista do Lago de Cuniã e Unidades de Conservação do Estado de Rondônia (Floresta de Rendimento Sustentado e outras).

b- indicar os nomes de todas as UC's representadas no mapa anexo ao corpo do texto e também das Terras Indígenas da All

c - incorporar buffer's externos de 10 km para todas as UC's representadas no mapa do Volume Anexo e no corpo do texto.

As solicitações foram providenciadas.

8. Mapeamento Geral constante do EIA/RIMA

Comentários:

Segundo o TR todos os mapeamentos temáticos deveriam ter sido apresentados em formato A1 para a Área de Influência Indireta, e formato A3 ou outro de melhor visualização para a Área de Influência Direta. No entanto, o EIA apresenta maior quantidade de mapas em formato A0, o que dificultará o manuseio durante a fase posterior de análises.

O TR especificava as seguintes escalas de apresentação de mapas:

OK

CONFIDENTIAL

Fis
Pror 886005
D.,
19 de

a - Meio Físico: All - 1:50.000 e AID - 1:20.000, salvo quando as bases disponíveis para geologia, geomorfologia e solos forem 1:250.000 (IBGE/DSG, EMBRAPA);

b - Meio Biótico: All - 1:50.000 e AID - 1:20.000;

c - Meio Sócio-econômico: All - 1:250.000 e AID - 1:20.000;

Em todos os Volumes de mapeamento temático, foram apresentados mapas principalmente em escala 1:1.100.000, diferindo da escala exigida no TR. Verificando os volumes específicos foram encontradas as seguintes inadequações:

- Volume "Área de Influência do Empreendimento": os Anexos I.1.1.3 e seus vários mapas possuem equívocos na escala inscrita nestes.

- Volume "Meio Físico - Geologia, Geomorfologia e Solos": os mapas foram apresentados em escala 1:1.100.000, diferente da escala do TR (All - 1:50.000), e os mapas em detalhe para a AID foram apresentados em 1:250.000 (ainda assim, esta escala está incorreta, pois não é a escala real dos mapas) e deveria ser AID - 1:20.000.

- Volume "Meio Físico - Recursos Hídricos": os mapas foram apresentados em escala variável (entre 1:600.000 e 1:1.200.000), diferente da escala do TR (All - 1:50.000), e os mapas em detalhe para a AID foram apresentados em 1:250.000 e 1:1.200.000 (ou seja em escala incorreta, possivelmente falha de revisão), e deveria ser AID - 1:20.000.

- Volume "Meio Biótico - Tipologia Vegetacional": os mapas deveriam ser apresentados em escalas All - 1:50.000 e AID - 1:20.000, no entanto esse Volume possui escalas variáveis (entre 1:1.100.000 e 1:50.000), e mesmo assim, a escala 1:50.000 está incorreta na representação desses mapas, e também não há malhas de coordenadas em todos os mapas, principalmente, nos mapas de vegetação de detalhe da AID.

- Volume "Meio Biótico - Flora, Fauna e UC's": os mapas deveriam ser apresentados em escalas All - 1:50.000 e AID - 1:20.000, no entanto esse Volume possui escalas variáveis (entre 1:1.100.000 e 1:20.000), e como no Volume anterior deverão ser revisados todos os mapas apresentados por problemas e equívocos na escala, tanto em relação ao pedido no TR, quanto a erros de escala demonstrada em vários mapas. E também não há malhas de coordenadas em todos os mapas, principalmente, nos mapas de detalhe em melhor escala.

- Volume "Meio Sócio-econômico - Comunidade Indígenas e Arqueologia": os mapas segundo o TR deveriam ser de All - 1:250.000 e AID - 1:20.000, no entanto foram enviados em

✗

CONFIDENTIAL



Fls 1907
Pror. 686005
P. 1907

escala 1:1.000.000 e 1:750.000, e deverão ser ajustados à escala requisitada;

- Volume I e II "Meio Sócio-econômico - Caracterização da População e Migrantes": os mapas segundo o TR deveriam ser de All - 1:250.000, no entanto foram enviados em escala 1:1.250.000, e deverão ser ajustados à escala requisitada;

- Volume "Meio Sócio-econômico - Mapeamento da População, Endemias e Uso do Solo": os mapas segundo o TR deveriam ser de All - 1:250.000 e AID - 1:20.000, no entanto foram enviados em escalas variáveis e diferentes do requisitado, além disso o Mapa de Uso e Ocupação do Solo da All possui dados incorretos que devem ser ajustados;

- Volume "Passivos Ambientais e Vulnerabilidade Ambiental": os mapas segundo o TR deveriam ser de All - 1:50.000 e AID - 1:20.000, no entanto foram enviados em escalas variáveis e diferentes do requisitado, e devem ser ajustados;

- Maioria dos Volumes de texto do EIA: em vários casos foram apresentados mapas em formato A3 ao final de vários Volumes do EIA, no entanto, verificando-se estes mapas há equívocos quanto à escala mostradas nestes, pois pela escala apresentada, possivelmente estes mapas foram finalizados para impressão em A0 (por exemplo, com escala de 1:1.100.000 ou 1:250.000), mas foram impressos em formato A3 e, mesmo assim, mantiveram a escala indicada de 1:1.100.000. Assim, todos esses mapas deverão ser revisados e suas escalas acertadas para a tamanho apresentado, seja A0, A1 ou A3.

Na maioria dos mapas apresentados no EIA, e principalmente nos mapas de detalhe, há problemas quanto à malha de coordenadas geográficas (coordenadas de referência ao redor da representação gráfica do mapa), pois as linhas de referência somente foram indicadas a cada 01 grau de latitude e longitude, o que dificulta a localização de um ponto qualquer desejado no mapa, e assim, deverá ser inserida divisão da malha de coordenadas a cada meio grau de latitude ou longitude ou menos, para solucionar este problema.

Alternativamente, seria interessante o uso de malha de Coordenadas UTM - Universal Transversa de Mercator, tendo em vista ser baseada em medidas métricas, o que facilitaria em muito o melhor manuseio dos mapas. Quanto à malha de coordenadas, seja de coordenadas geográficas ou UTM, deve ser inserido quadriculado de linhas de referência, de forma visível em todos os mapas, para uma melhor utilização dos mesmos.

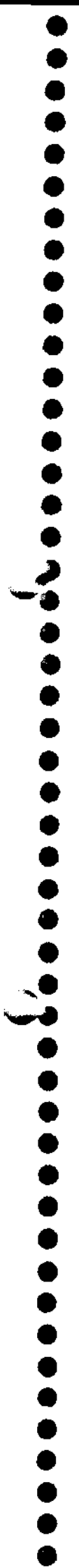
Demandas de correções:

- há demanda de revisão de todos os mapas do EIA quanto à escala do TR, corrigindo os erros de escala apresentados nos mapas

R

100-100000

CONFIDENTIAL



Fls 100
Proc 686005
Rubr

anexos aos Volumes de texto, e ainda com a inserção de malha de coordenadas visível em todos os mapas (inclusive no Volume "Comunidades Indígenas" e no Volume "RIMA"), preferencialmente em UTM, e seguindo as orientações acima.

Fizemos uma ampla revisão dos mapas, com o intuito de facilitar sua análise. Entretanto, apresentamos alguns comentários de forma itemizada e gostaríamos de um posicionamento da equipe do IBAMA a respeito, salientando que nossa intenção sempre foi facilitar a análise do EIA/RIMA e de seus anexos, mantendo, entretanto, o rigor científico a fim de que as informações contenham acurácia e não sejam especulativas.

1) As escalas foram especificadas para os meios físico, biológico e sócio-econômico e seguindo a itemização do TR os itens: Dados do Empreendimento e Área de Influência do Empreendimento e Passivos Ambientais e Vulnerabilidade Ambiental não fazem parte destes meios. E mesmo com estas definições o TR permitiu que definíssemos algumas escalas para facilitar a apresentação dos dados disponíveis, como explicado nos itens subseqüentes.

2) Para o item Dados do Empreendimento, foi seguida a orientação constante do TR pag. 5, conforme segundo parágrafo do item 2.1.4 "Os mapeamentos temáticos deverão ser apresentados em formato que permita boa visualização, justificando cada caso que não possa atender a essa exigência, devido questões de base cartográfica ou para facilitar a apresentação dos dados disponíveis." Então, definimos que para melhor apresentação dos dados relativos a este item, considerando a escala 1:1100.000, o papel no formato A0 seria mais adequado.

3) Para o item Área de Influência do Empreendimento, adotamos a definição do item anterior. Desta forma elaboramos as bases cartográficas que receberiam as informações relativas aos meios físico, biológico e sócio-econômico e a partir daí seguir as escalas especificadas, gerando "grids" de mapas articulados.

4) Para o item meio físico, geramos a partir dessas bases os "grids" na escala 1:250.000 que foram plotados em papel formato A3, para melhor manipulação. Concordamos que caberia uma explicação que justificasse esta medida, mas acreditamos que a melhor visualização das informações constituía justificativa suficiente.

5) No item meio biológico, seguimos o mesmo procedimento para os mapas de flora, considerando as escalas especificadas para a área de influência indireta e direta, porém os mapas em detalhe foram plotados em papel A3. Para os mapas de fauna, não adotamos este procedimento considerando a importância de visualização dos pontos

BR

CONFIDENTIAL

Fis 1909
686005

amostrais no próprio mapa geral. Consideramos que faltou uma justificativa para este procedimento e não temos obstáculo em sua produção. Entretanto, salientamos que o TR permite que isto seja feito. (pág. 9, sexto parágrafo do item 5.2.1, "Deverá ser apresentado para cada item subsequente a ser detalhado o correspondente mapeamento com as delimitações das Áreas de Influência, com escala e resolução adequadas, e apresentado em formato que permita boa visualização, justificando cada caso que não possa atender a essa exigência, devido questões de base cartográfica ou para facilitar a apresentação dos dados disponíveis.")

Para os mapas de Unidades de Conservação, eles também se adequam ao terceiro parágrafo do item 5.2.4, pág. 10 (" Apresentar mapeamento das Unidades de Conservação existentes e propostas identificadas - com indicação das zonas de amortecimento instituídas, ou caso inexistentes, de buffer's externos de 10km - com escala e resolução adequadas, e apresentado em formato que permita boa visualização, justificando cada caso que não possa atender a essa exigência, devido questões de base cartográfica ou para facilitar a apresentação dos dados disponíveis.")

6) No item meio sócio-econômico, em função dos tipos de mapas, quantidade e para facilitar a apresentação dos dados disponíveis de caracterização da população, seguimos exatamente o indicado na pág.11, item 5.3.1, segundo parágrafo ("Deverá ser apresentado para cada item subsequente a ser detalhado o correspondente mapeamento com as delimitações das Áreas de Influência, com escala e resolução adequadas, e apresentado em formato que permita boa visualização, justificando cada caso que não possa atender a essa exigência, devido questões de base cartográfica ou para facilitar a apresentação dos dados disponíveis"). Consideramos pertinentes as observações da equipe do IBAMA e acreditamos que alguns mapas podem ser transformados em figuras e incorporados ao texto.

Os mapas de Uso e Ocupação do Solo atendem ao segundo parágrafo do item 5.3.4, que permite que seja feita a opção por escala adequada. ("Caracterização e Mapeamento do Uso e Ocupação do Solo na área de influência direta e indireta do empreendimento em escala adequada").

7) O item Passivos Ambientais e Vulnerabilidade Ambiental, seguiu o primeiro parágrafo do item 5.4 ("Deverão ser identificados, descritos e devidamente localizados em mapa em escala adequada, a ocorrência de eventuais passivos ambientais decorrentes da implantação da rodovia existente"). Ou seja, este item não está contemplado na definição de escala para os meios físico, biológico e sócio-econômico, por este motivo seguimos exatamente a orientação do TR relativa ao item em questão.

A



Copyright ©

Fis
Dm. 7910
686005
21

8) Com relação ao formato de coordenadas, o TR apenas define que os mapas sejam apresentados em coordenadas planas ou geográficas e não apresenta a exigência de que seja apresentada a malha, portanto não está incorreta a opção pelo sistema de coordenadas geográficas ao redor da representação gráfica do mapa. Ver pág. 3 ("Todos os mapas desse estudo deverão estar georreferenciados preferencialmente no datum SAD69 ou WGS84 no formato de coordenadas planas ou geográficas e apresentados, numa escala compatível com as dimensões das áreas de influência direta e indireta da atividade, devendo ser claramente indicada e justificada a sua escolha").

9) Com relação a escolha do formato A0 para alguns mapas, também atende ao TR, que permite a escolha da opção que facilite a apresentação dos dados disponíveis.

Além disso, apresentamos algumas considerações específicas das áreas de Geologia e Geomorfologia acerca do assunto:

Primeiro ponto: Em ocasião anterior estes aspectos sobre escala já haviam sido discutidos em reunião, e já haviam sido acordados alguns pontos. Especificamente cito as questões relacionadas aos temas geologia, geomorfologia e solos para a AID e All do empreendimento. Do ponto de vista técnico existem limitações cartográficas para o lançamento destas informações, nas escalas propostas no TR. Vale ressaltar também a questão do conhecimento cartográfico desta área. Lembro que o trabalho mais recente foi feito pela 4ª. DL/DSG-Manaus, porém, é só de atualização das bases 1:250.000, sem topografia das folhas.

Segundo ponto: Os produtos originais gerados pelas diferentes equipes foram repassados a Coordenação Geral de Geoprocessamento que padronizou todos os mapas temáticos gerados, também com base numa decisão técnica. No caso da caracterização da geologia, geomorfologia e solos nos produtos (mapas temáticos utilizados) foi feita a ressalva da amostragem utilizada e de que as escalas dos levantamentos de campo não condizem com as escalas solicitadas no TR. Seria uma irresponsabilidade científica fazê-lo. Por exemplo, a AID da BR (400km x 10km) é de 4.000km². Do ponto de vista



CONFIDENTIAL

CONFIDENTIAL

FIS
7911
686005
Q

geológico, numa escala de 1:250.000 seriam necessárias amostras a cada

2,5km², o que implicaria em descrever e mapear 1.600 pontos no campo.

No caso da escala prevista no TR para estes temas, seriam necessários, na escala 1:50.000, 5 x 1.600 pontos, ou 8.000 pontos, e assim por diante.

Este fato simplesmente inviabilizaria levantamentos de campo no prazo de realização

do EIA. O máximo que poderia ser feito seria um perfil geológico ao longo

do traçado da BR, que considerando o grau de estudos da região e pela

monotonia geológica, geomorfológica e dos solos em nada modificaria o

atual quadro de conhecimento destes temas ou trariam novas contribuições

ao EIA.

Ao final, reiteramos nossa disposição de reconstruir os mapas e o fizemos buscando atender todas as solicitações e críticas apresentadas, mas gostaríamos que nossas argumentações fossem analisadas cuidadosamente, pois derivam do cuidado em elaborar documentos com rigor científico.

9. Item 2.1.5 do TR – Inserção Regional

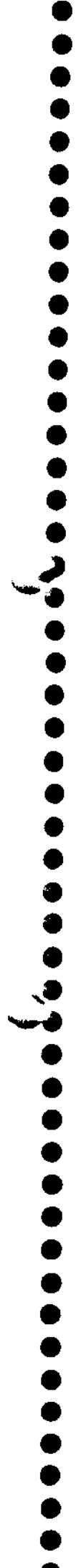
Adequações necessárias - faltam os seguintes itens:

- No item "Identificação dos programas públicos ou da iniciativa privada que possam interferir, positiva ou negativamente, no projeto", incorporar a diretrizes e interface com PAC – Programa de Aceleração do Crescimento, PNLT – Plano Nacional de Logística de Transportes, PPCDAM – Programa de Proteção e Controle do Desmatamento da Amazônia Legal; Macro-zoneamento Ecológico- Econômico do Estado do Amazonas etc.

- No item "Informar as atividades ou empreendimentos da área de influência que venham potencializar os impactos ambientais gerados"; descrever a situação/implantação (previstos/criados/implantados/em implantação) dos projetos de assentamento do INCRA e ITEAM - Instituto de Terras do Amazonas, parcialmente identificados no mapeamento de assentamentos.

- No Item "Analisar a possibilidade de implantação de empreendimentos rodoviários para interligação das sedes municipais da Área de influência Indireta ao eixo da rodovia BR-319", verificar propostas ou possível planejamento de integração da rodovia BR-319

GA



CONFIDENTIAL

CONFIDENTIAL

Fis	7912
Dir	686005
R	AM-254

com as sedes de Canutama; Beruri; prolongamento da rodovia até Nova Olinda do Norte; e rodovia de ligação com Iranduba, e desta até Manaus, por meio das pontes sobre o Rio Negro (em implantação) e sobre o rio Solimões (prevista).

- No item "Legislação Aplicável - página 62" incorporar a Legislação estadual do Amazonas pertinente aos diversos temas apresentados.

A parte sublinhada, na demanda apresentada nesta Nota Técnica, é uma nova demanda que não fazia parte do TR fornecido.

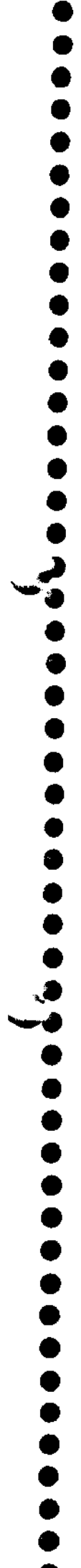
Uma análise complementar foi disponibilizada. O estudo de logística foi apresentado no Volume I, item 3.2 do EIA. Este texto discute amplamente o PNLT. De forma idêntica, o Macrozoneamento Ecológico-Econômico do Estado do Amazonas foi apresentado e discutido no Volume I, item 2.1.5. Uma ressalva importante é que a versão final deste Macrozoneamento foi submetido à Assembléia Legislativa do Estado do Amazonas há poucas semanas e será apreciado por esta casa antes de sua ampla divulgação e ao processo de oficialização junto ao CONAMA.

O segundo parágrafo solicita que a análise incorpore empreendimentos ainda em construção e em fase de pré-projeto. Diante disso, texto complementar sobre a ponte sobre o rio Negro conectando Manaus aos municípios de Iranduba e Manacapuru não foram acrescentados porque a dinâmica dessa estrada independe da operação da BR 319. Essa conexão já existe atualmente via fluvial e as atividades econômicas nela são fortes e crescentes. Sobre uma possível ponte sobre o rio Solimões/Amazonas, não é possível fazer nenhum comentário porque ela não está prevista em nenhum plano de governo. Por enquanto, a mesma é apenas uma idéia. Ainda mais, consideramos que as duas demandas aqui apresentadas consistem em resultado de análise de mérito do EIA/RIMA fornecido e não o resultado de um processo de check-list.

10. Item 2.1.6 do TR – Órgão Financiador / Valor do Empreendimento

Quanto ao Órgão Financiador foi informando que o projeto faz parte do PAC – Programa de Aceleração do Crescimento, e conseqüentemente os recursos virão do Orçamento Geral da União. Em relação ao valor do empreendimento, há duas situações distintas: 1 – o item Cronograma físico-financeiro – pág.100 - que informa somente o valor parcial de 189 milhões de reais (sem o Lote 01 – Km 260 ao 383) e 2- item Custo de Reconstrução – pág. 171 - da ordem 697 milhões de reais para 680 km de obras.

Adequações necessárias - falta o seguinte item:



CONFIDENTIAL

CONFIDENTIAL

9913
686005

- Confirmar e agregar o Valor do empreendimento, relativo à reconstrução/pavimentação da rodovia entre os Km's 250 a 655,7, e complementar o Cronograma físico-financeiro com o Lote ausente e adequar, se necessário, o item Custo de Reconstrução na pág. 171.

A demanda foi atendida.

11. Item 2.2 do TR - Descrição do Projeto

Adequações necessárias - faltam os seguintes itens:

- Adequar a seção-tipo de projeto descrita no EIA, corrigindo na pág. 71, pois no texto há informação de seção total de 9,30m, com 01 metro de acostamento lateral, mas na Figura 6 há descrição de acostamento de 1,20m.

- descrever de forma mais completa as intervenções necessárias na plataforma e não somente informar os volumes de terraplanagem, e incluir dados sobre a necessidade de reforço do sub-leito, reforço de sub-base e base da rodovia etc, apresentando sucintamente as ações necessárias, demandas e justificativas contantes do projeto de engenharia quanto à questão;

- agregar considerações sobre o dimensionamento das estruturas de drenagem, juntando informações básicas constantes do projeto de engenharia;

- No item "estimativa de volumes de terraplanagem compreendendo cortes, aterros, empréstimos, bota-foras e jazidas", corrigir a falta de correspondência entre as tabelas 09 (pág. 75) e 31 (pág. 91) quanto a "empréstimos";

- no item "tecnologia a ser empregada para execução de aterro nas várzeas e áreas de baixada; e para travessia dos cursos d'água", verificar se demandas de substituição de solo mole forma incorporadas aos volumes de bota-fora do projeto;

- No item "tipo de revestimento a ser utilizado na faixa de rolamento e acostamento" apresentar a tecnologia escolhida (CBUQ ou AAUQ) por Lote de obras (Lotes 01 a 06);

- No item "possível localização das jazidas, bota-foras e canteiros de obra", listar a localização e informações sobre os bota-foras de projeto

- No item "volume de tráfego e os tipos de carga transportada esperados na fase de operação da rodovia", agregar ao EIA a metodologia dos Estudos de tráfego realizados;

- Nas páginas 89 e 90 (Jazidas e areais previstos), corrigir as Tabelas 22, 24,26 e 28 (com itens ausentes ou com dados fora da posição correta);

- No item "cronograma físico-financeiro" incorporar o lote 260 ao 383, que está ausente, e verificar as possíveis adequações do item

OK

CONFIDENTIAL

Fis	686-1914
Doc	686005

"Valor do empreendimento", bem como adequar o Cronograma a paralisação das obras durante os meses do período chuvoso na região (pois o cronograma foi apresentado em "dias corridos").

As correções/complementações solicitadas foram atendidas. Entretanto, alguns comentários são necessários:

(1) A solicitação "descrever de forma mais completa as intervenções necessárias" é bastante subjetiva e demandaria uma quantidade/qualidade de informações ainda não disponíveis sobre o empreendimento. Por exemplo, a descrição das técnicas de reforço do sub-leito estará disponível, de forma geral, no projeto executivo. Entretanto, as soluções de engenharia para cada trecho contratado serão desenvolvidas pela empresa construtora. A generalização de uma possível solução de engenharia para o trecho de cerca de 450,0 quilômetros, apesar da monotonia geológica, não corresponderia à realidade.

(2) Foi explicado durante a reunião com os técnicos do IBAMA que é impossível adequar o atual cronograma de execução das obras ao período de chuvas da região, uma vez que a legislação que define o processo licitatório não permite este tipo de abordagem especulativa.

12. Item 3.2.1 do TR - Alternativas de Modalidade de Transporte

As informações apresentadas para este item são adequadas e pertinentes para a avaliação realizada, no entanto, refletem em maior profundidade os atributos econômicos de cada modal, faltando um descrição mais detalhada das interferências ambientais relacionadas a cada alternativa de modal, conforme a apresentação realizada pela UFAM no Seminário sobre o assunto, realizado em março de 2008, e anexada ao processo de licenciamento.

Assim, tais informações e sua estruturação apresentadas pela própria UFAM durante esse evento devem ser incorporadas ao EIA, como sub-item.

Adequações necessárias - falta o seguinte item:

- incluir as análises apresentadas no Seminário "Ferrovia e BR-319 - um Debate Necessário e Urgente para o Amazonas" de março de 2008, incluindo as Matrizes de Decisão Rodovia x Governança; Ferrovia x Governança e as demais variações, e indicando os Fatores de Decisão e itens ambientais avaliados, apresentado as interações entre eles itens, e as considerações e conclusões alcançadas.

Os técnicos do IBAMA solicitaram que a análise apresentada por ocasião de um evento realizado em Manaus, no auditório da Suframa, em 19/03/08, fosse incluída. Conforme ordem apresentada no Termo de Referência, esta análise completa já está presente no Volume 1 do EIA,



CONFIDENTIAL

Fls 1415
Pror 686005
EUA

item 3, páginas 104 a 212. Os analistas também solicitam que sejam incluídas as matrizes de decisão bem como os fatores de decisão. Esta análise foi totalmente desenvolvida no prognóstico do estudo. A apresentação feita na Suframa esboçava a metodologia que seria utilizada para a análise do empreendimento como um todo. Assim, para ter sua demanda atendida sugerimos primeiro a leitura de todo o item 3 no Volume 1 e, depois, a leitura de todo o item 7 no volume 5. Nessa ordem, a demanda do IBAMA estará totalmente contemplada.

Uma ressalva importante, porém, deve ser feita. A frase sublinhada acima pede que a análise incorpore uma matriz Ferrovias X Governança. Isso não é possível de ser feito porque não existe informação técnica suficiente para uma ferrovia e nem experiências significativas de ferrovia desse tipo na Amazônia. O estudo apresentado no seminário realizado em Manaus sobre uma possível ferrovia, estava longe de ser técnico e, portanto, sem os necessários elementos para se fazer um estudo aprofundado sobre um cenário de governança na BR 319 com base nesse modal de transporte. Poder-se-ia dizer que as ferrovias de grandes projetos na Amazônia poderiam ter sido utilizadas como referência. Isso também não seria possível pois essas são ferrovias destinadas ao transporte de grandes volumes de carga e não de integração, portanto associadas a dinâmicas distintas

Gostaríamos que a ordem de apresentação fosse mantida, uma vez que trazer métodos inerentes à construção de prognóstico de impactos para esta seção do EIA, antes mesmo do diagnóstico ambiental, levaria a interpretações sem fundamento, visto que não teriam dados para embasá-las.

13. Item 5.1.2 do TR – Clima

Adequações necessárias – faltam os seguintes itens:

- Incluir os valores médios de todos os meses do ano (apresentação de gráfico ou tabela):

a - Estações de Manaus e Porto Velho: dados sobre precipitação média mensal;

b - Estações de Lábrea e Manicoré: dados sobre precipitação média mensal e balanço hídrico.

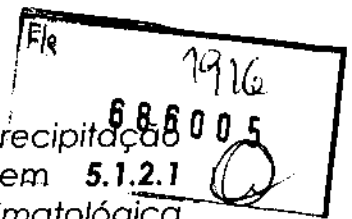
Analizamos novamente os dados disponibilizados pelo INMET a fim de atender as solicitações apresentadas. Nossa intenção é o pleno atendimento do que foi solicitado nos próximos volumes, entretanto salientamos que algumas estações meteorológicas da Amazônia apresentam falhas nas séries históricas. Diante disso, esclarecemos que:

As adequações solicitadas sobre as médias mensais estão todas no relatório do clima especificados nos itens abaixo:



CONFIDENTIAL

a) Os itens com os valores médios de todos os meses para precipitação da Estação de Manaus estão contemplados no Item 5.1.2.1 **CARACTERIZAÇÃO METEOROLÓGICA** na Figura 24- Série climatológica de precipitação (mm) 1978-2007 para Manaus. Esta figura representa as médias mensais para o período 1978 - 2007 para a estação meteorológica de Manaus.



Os dados de precipitação média mensal para a estação de Porto Velho estão contemplados no Item 5.1.2 Caracterização Meteorológica na Figura 43 - Série climatológica de precipitação (mm) 1984-2007 para Porto Velho. Esta figura apresenta as médias mensais para o período de 1984 - 2007 para a estação meteorológica de Porto =Velho.

b) Os dados de média mensal de precipitação para as Estações de Lábrea e Manicoré estão contemplados no Item 5.1.2.1 **CARACTERIZAÇÃO METEOROLÓGICA** nas figuras:

Figura 30- Série climatológica de precipitação (mm) 1978-2007 para Lábrea

Figura 36- Série climatológica de precipitação (mm) 1978-2007 para Manicoré

Infelizmente, os dados solicitados do balanço hídrico para o município de Lábrea, o Instituto Nacional de Meteorologia - INMET não são disponibilizados na estação solicitada. Informações sobre o balanço hídrico são fornecidos apenas pelas seguintes estações no estado do Amazonas (Manaus, Barcelos, Parintins, Tefé e Itacoatiara).

Pelo mesmo motivo, não podemos atender à solicitação de informações sobre o balanço hídrico para o município de Manicoré.

14. Item 5.1.3 do TR - Geologia

Adequações necessárias - faltam os seguintes itens:

- Revisar todo o conteúdo do Item Geologia, inserindo dados primários baseados em visitas de campo, conforme o TR "Abordagem Metodológica - Os levantamentos de dados e informações deverão ser realizados, tendo como base fontes primárias. Estas informações poderão ser complementadas com o uso de fontes secundárias (referências bibliográficas, documentais, cartográficas, estatísticas, imagens de satélite etc) obtidas junto a órgãos públicos e agências governamentais especializadas, universidades e instituições de pesquisa."

- Revisar a descrição da "Geologia local" e apresentar descrição individual das Unidades Geomorfológicas da AII e AID (para aquelas constantes do Mapeamento mas não descritas individualmente no texto do EIA);

A small, handwritten mark or signature in the bottom right corner of the page.

CONFIDENTIAL

Fis
1917
686005
Q

- Avaliação das características geotécnicas dos terrenos atingidos diretamente pelas obras e a interferências destas em relação ao empreendimento (propensão à erosão, taludes instáveis, travessias de regiões com solos hidromórficos etc).

Em explicação anterior, neste mesmo documento, argumentamos sobre a monotonia geológica da área do interflúvio Purus-Madeira. O Prof. Dr. Albertino Carvalho é professor do Departamento de Geologia da Universidade Federal do Amazonas há mais de 20 anos e foi o coordenador da equipe do governo do estado do Amazonas responsável pela elaboração do ZEE do Madeira. Em face desta qualificação, realizou diversos trabalhos de campo na região e as informações oriundas destes trabalhos na caracterização geológica. É importante ressaltar que, a não ser por eventos atípicos, a dinâmica geológica é bastante lenta e as mudanças ocorrem em intervalos grandes de tempo.

Os dados geotécnicos necessários à análise da obra encontram-se listados e disponíveis, por exemplo, no Item 3.5 do Projeto de Pavimentação e também no Volume 3B, onde são apresentados todos os detalhes da geotecnia: boletins de sondagens, inclusive, tipos de solos, ensaios, laboratoriais, granulométricos, plasticidade, liquidez, classificações específicas, dentre tantas outras informações.

15. Item 5.1.4 do TR – Geomorfologia

Adequações necessárias – faltam os seguintes itens:

- Revisar todo o conteúdo do Item Geomorfologia, inserindo dados primários baseados em visitas de campo, conforme o TR "Abordagem Metodológica - Os levantamentos de dados e informações deverão ser realizados, tendo como base fontes primárias. Estas informações poderão ser complementadas com o uso de fontes secundárias (referências bibliográficas, documentais, cartográficas, estatísticas, imagens de satélite etc) obtidas junto a órgãos públicos e agências governamentais especializadas, universidades e instituições de pesquisa."

- Apresentar descrição individual das Unidades Geomorfológicas da AII e AID (constantes do Mapeamento mas não descritas individualmente no texto do EIA);

- Descrever informações sobre a presença ou a propensão à erosão, assoreamento e inundações sazonais (AID);

- Apresentar mapa planialtimétrico (curvas de nível) identificando as principais unidades da paisagem da Área de Influência Direta.

OR

CONFIDENTIAL

Fig
7918
686005

O grau de conhecimento geológico desta área é derivado exclusivamente de trabalhos anteriores nesta região na escala 1:1.000.000

e, mais atualmente pelos trabalhos de campo realizados pelos alunos do

Curso de Geologia da UFAM, sob orientação de diversos professores do Departamento de Geologia da UFAM, entre os quais o Prof. Dr. Albertino Carvalho, responsável pelo diagnóstico constante neste EIA. Os estudos realizados ao longo dos últimos 10 anos na escala 1:50.000 em locais específicos, mais próximos de Manaus. Trabalhos estes desenvolvidos de forma contínua e sistemática e, portanto, qualitativamente superiores a qualquer nova incursão geológica na área.

Nenhum aspecto geológico local poderia ser levantado, modificado ou

iria acrescentar novos elementos para a melhoria deste conhecimento, considerando principalmente o número reduzido de afloramentos, o grau

de alteração das litologias e a intensa cobertura detrito-laterítica e da presença de solos bem desenvolvidos, já que o leito da BR está localizado

exatamente no interflúvio dos rios Madeira e Purus.

Além disso, não existem levantamentos ou mapas planialtimétricos desta

porção da Amazônia brasileira, nem da DSG nem do IBGE. A metodologia de obtenção de mapas planimétricos ocorre de duas formas:

1- restituição fotográfica clássica ou por simulações por meio do uso, de radar interferométrico. Mesmo para as poucas folhas onde a restituição já

foi realizada, persistem problemas de interpretação da topografia, pois os mapas foram elaborados com base na topografia da floresta. O que é possível ser apresentado seriam simulações computacionais com base nos dados SRTM (radar interferométrico), porém com todas as suas limitações técnicas. O ideal seria utilizar imagens na banda P de alta penetração com processamentos posteriores. Em relação as grandes unidades de paisagem também um subproduto de cruzamento de dados. A única aproximação deste tema é dada pelo trabalho regional do Sombroek (landforms) e pelas unidades de paisagem propostas no ZEE porção sudeste do AM (trabalho da CPRM).

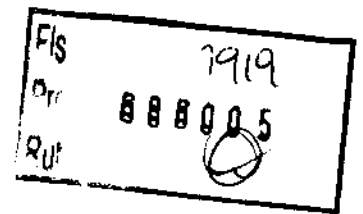
Por outro lado a topografia detalhada do empreendimento, em cada trecho

da intervenção é apresentada no Projeto Geométrico do Empreendimento, com excelente grau de acurácia para área diretamente afetada.

✗



Copyright © 1999



16. Item 5.1.5 do TR – Solos

Adequações necessárias – faltam os seguintes itens:

- Revisar todo o conteúdo do Item Solos, inserindo dados primários baseados em visitas de campo, conforme o TR "Abordagem Metodológica - Os levantamentos de dados e informações deverão ser realizados, tendo como base fontes primárias. Estas informações poderão ser complementadas com o uso de fontes secundárias (referências bibliográficas, documentais, cartográficas, estatísticas, imagens de satélite etc) obtidas junto a órgãos públicos e agências governamentais especializadas, universidades e instituições de pesquisa."

- Apresentar descrição e indicação dos graus de erodibilidade dos tipos de solos na Área de Influência Indireta;

- Apresentar mapa temático de aptidão agrícola na Área de Influência Indireta, em formato A1 (mapa índice) e Formato A3 (mapa específicos)

A propensão a erosão é dada pela apreciação de diversos fatores como o grau de coesão das rochas, sua constituição mineralógica, grau de alteração, declividade do terreno, índices pluviométricos locais, e possibilidade de remoção da cobertura vegetal original. Qualquer inferência seria meramente especulativa e teórica. Este trabalho é de integração de dados. Supomos, a partir do que foi demandado, que isto seja relativo a susceptibilidade á erosão. O assunto é complexo e exigiria trabalho multidisciplinar de uma grande equipe, para o tratamento experimental de dados. Existem dados secundários do ZEE da porção sudeste do Amazonas que podem ser consultados e eventualmente extrapolados para o entorno da BR319. Consideramos que este tema pode constituir uma excelente proposta de pesquisa para a análise integrada de dados espaciais fornecidos pelo INPE ou pelo SIVAM com os dados de campo, a fim de avaliar a acurácia da extrapolação dos dados. Entretanto, consideramos que a extrapolação neste momento, dado grau de incerteza inerente a esta modelagem sem validação, ainda que pudesse ser feita, poderia levar à tomada de decisões incorretas pelo poder público.

Quanto à solicitação de apresentar mapa temático de aptidão agrícola da Área de Influência Indireta, esclarecemos em reunião com os técnicos do IBAMA que a modelagem da aptidão agrícola dos solos amazônicos não é tarefa trivial, pois depende de simulações matemáticas complexas com informações detalhadas de solos, pluviometria local (séries históricas), regime hídrico, declividade dos terrenos/topografia, conhecimento das espécies vegetais adaptadas a serem cultivadas, etc...., sendo que os dados para uma análise deste tipo não estão disponíveis para toda a região.

A small, handwritten mark or signature in the bottom right corner of the page.



000000000000

Existem dados preliminares regionais do ZEE da porção sudeste do Amazonas e sua incorporação em modelos para posterior extrapolação teriam os problemas já descritos no parágrafo anterior. Quanto ao formato dos mapas, a discussão retorna ao já mencionado para escalas.

FIS
Dr. 1970
686005

17. Item 5.1.5 do TR – Recursos Hídricos

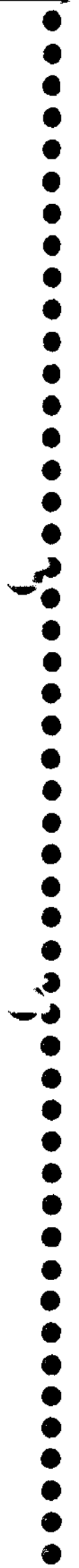
Apesar de apresentar o mapeamento do sistema hidrográfico da All, não houve transposição das principais informações visualizadas nos mapas para o parte textual do EIA, como a indicação dos principais cursos d'água interceptados (por exemplo: o rio Igapó-Açu não foi citado, nem outros igarapés de maior porte), tomando por base a localização das pontes previstas, suas situações nas respectivas bacias hidrográficas e sub-bacias, quantitativo de áreas de drenagem das principais sub-bacias, e suas principais interferências com a rodovia.

Adequações necessárias – faltam os seguintes itens:

- Caracterizar o sistema hidrográfico da área de influência, com detalhamento da área de influência direta e nas travessias dos corpos d'água.
- para os parâmetros Nitrato, Nitrito, Nitrogênio Amoniacal (mg/l) e Fósforo total-P (mg/l), devem inseridos na Tabela 12, indicando os resultados obtidos (assim, em dados numéricos e não em gráficos);
- a determinação e avaliação do parâmetro Clorofila "a" não foi realizado, e nem houve justificativa para sua exclusão,
- não foram apresentados os resultados de coliformes termotolerantes para todos os pontos de coleta, devendo ser inseridos na Tabela 12, inserindo a análise dos resultados no texto.
- Não foram apresentados os limites de detecção dos métodos utilizados para todos os parâmetros, devendo ser inseridos no Item "Metodologia Aplicada" e na Tabela de apresentação dos dados;
- Apresentar os dados ou justificar no item "Metodologia Aplicada" a não execução de pontos amostrais indicados no TR, relativos aos rios e igarapés com previsão de pontes "principais OAE previstas", e corpos d'água contíguos aos cantelros-de-obra e às jazidas previstas, em vista de já ter sido indicado nos projetos tais locais ao longo da rodovia.
- não foram apresentados todos os laudos laboratoriais de todos os pontos amostrais e para todos os parâmetros de análise em laboratório, devendo ser inseridos no EIA (faltou laudos do rio Veloso, e faltou laudos para vários parâmetros em todos os outros pontos amostrais, além de inserir laudos do rio Tupana, fora do Segmento da EIA/RIMA);

100

100



Fls 1921
Pmr 686005

- Apesar de descrito na "Metodologia utilizada" os dados sobre condições durante a coleta das amostras (profundidade, transparência- Disco de Secchi - e temperatura do ar), não foram apresentados para cada ponto amostral.

Estamos procedendo o atendimento do que foi solicitado e deveremos incorporar as informações nos próximos volumes, com destaque para:

- (1) Os parâmetros Nitrato, Nitrito, Nitrogênio Amoniacal (mg/l) e Fósforo total-P (mg/l) foram apresentados no grupo de nutrientes com íons dissolvidos (cátions e ânions) e estão, agora, devidamente inseridos na Tabela 12, como apresentada abaixo. Essa tabela será inserida na versão final do EIA, assim como será retirado o gráfico de distribuição que anteriormente apresentava esses dados no diagnóstico;
- (2) Não foi possível o atendimento a determinação dos parâmetros colofila 'a' e coliformes termotolerantes (fecais) a partir de amostradas dos pontos de coletas de água. A logística de acesso aos pontos de coleta não permitia que as amostras chegassem ao laboratório em tempo hábil para a ocorrência da análise. A metodologia de coleta de para clorofila 'a' pede que a amostra seja filtrada, logo após sua coleta, para posterior congelamento de material; A metodologia aplicada para determinação de coliformes termotolerantes necessita que a determinação inicie, após a coleta da amostra de água, em um tempo de até 24 a 30 h. Foi feito um esforço, com retorno ao campo apenas para que estes parâmetros fossem cumpridos no rio Igapó-Açu, por ser um dos corpos hídricos de maior representatividade no trecho do EIA e apresentar influência de comunidade nas suas margens. Além de ser o ponto de mais fácil acesso do trecho do EIA. A determinação de coliformes termotolerantes, como descrita no diagnóstico, foi realizada em amostras coletadas à montante e à jusante da faixa prevista para a construção de ponte nesse trecho da estrada. No entanto, a amostra filtrada para determinação de clorofila 'a', infelizmente foi perdida, devido a entrada de água (pelo derretimento do gelo, durante o retorno do trabalho de campo) na embalagem que continha a amostra filtrada. Para a execução do Programa de Monitoramento de Qualidade da Água, pode-se atender o cumprimento da determinação desses parâmetros em todos o pontos de coletas pré-determinados, principalmente se a estrada estiver recuperada. De outro modo, deverá se buscar outras alternativas de conservação de amostras, maior tempo no para coleta de amostras e utilização de material prático para determinação de

R

201

1911

1911

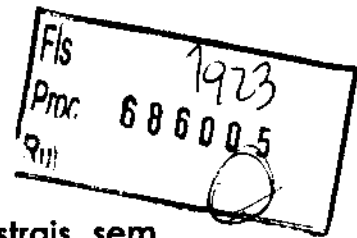
coliformes termotolerantes adaptando o método por membrana Colilert, que deve ser realizada no mesmo dia da coleta de amostra.

Fis
Dr. 7922
686005

- (3) Os limites de detecção serão inseridos nas tabelas constantes dos próximos volumes.
- (4) Os corpos hídricos amostrados para coleta de água e avaliação da qualidade da água poderão ser relacionados, com dados obtidos pela descrição do empreendimento, com áreas de jazidas previstas, OAE (construção de ponte), obras de arte correntes, inseridos em tabela (descrição de área no diagnóstico) inserida no EIA. Vale ressaltar que muitos corpos hídricos presente no trecho do EIA apresentarão obras de arte correntes.
- (5) A ausência de algum laudo está sendo verificada. Corrigindo a discussão sobre a amostra do rio Veloso, durante reunião com IBAMA, DNIT e equipe da Elaboração do EIA em Manaus, a amostra desse rio foi devidamente coletada e analisada, sendo identificado nos laudos como Bueiro. A amostra que foi realmente perdida durante amostragem foi do rio Goiabal, não sendo inserido este ponto no diagnóstico. A presença de amostra do rio Tupana nos laudos, deve-se ao esforço para atendimento à solicitação para avaliação da qualidade da água em terras indígenas, uma vez que este rio além de cortar o leito estradal, também passa por uma terra indígena. Realmente esse corpo hídrico não faz parte da trecho do EIA.
- (6) Os dados obtidos para os parâmetros de profundidade, transparência- Disco de Secchi - e temperatura do ar obtidos durante o trabalho de campo já foram inseridos na Tabela 12 e constarão dos volumes futuramente entregues para análise.
- 18. Item 5.2 do TR – Meio Biótico**
- 19. Item 5.2.1 do TR - Metodologia aplicada**
- Comentário:**
- O TR neste item indica algumas orientações gerais a serem seguidas para a elaboração e apresentação do diagnóstico que não foram seguidas pelo estudo apresentado, principalmente quanto à sazonalidade e mapeamento.
- Assim, deverá ser inserida integralmente neste Item a Metodologia de Levantamento de Fauna apresentada e aprovada pelo IBAMA.
- 20. Item 5.2.2 do TR – Flora**



CONFIDENTIAL



Comentários:

O levantamento florístico foi feito em 17 pontos amostrais sem obedecer o princípio da sazonalidade (foi feita apenas uma campanha em cada ponto no período de outubro a dezembro de 2007).

Em relação aos levantamentos fitossociológicos foram feitos em 16 parcelas de 5.000m de extensão (2,5 km de cada lado da rodovia) x 10m de largura, totalizando 80 ha de área amostrada, chegando a 15.554 indivíduos medidos e identificados (o que dá uma média de 194,425 indivíduos/ha).

A metodologia dos levantamentos não seguiu a proposta aprovada pelo IBAMA de adequar a amostragem à infra-estrutura RPELD de amostragem, bem como não foi apresentado mapa ou carta-imagem com a localização e o desenho das parcelas locadas.

O único mapa de vegetação apresentado no EIA se baseou em RADAM para a AII do empreendimento, sendo que o mapa da AID corresponde apenas a um "zoom" do mapa da AII, não acrescentando nenhuma informação ou nível de detalhe ao mesmo.

Os resultados de certo modo surpreendem pelo pequeno número de espécies amostradas e a não citação de nenhuma espécie não identificada mesmo nos levantamentos fitossociológicos onde boa parte do material se apresenta estéril, dificultando sua identificação.

Nesse aspecto nota-se que os resultados da campanha de levantamento florístico na área de campinarana não foram incluídos nos resultados da florística como um todo, sendo tratada como um elemento a parte do resto (sem qualquer justificativa para tal).

Várias espécies observadas durante a vistoria no local não foram listadas e entre as poucas mostradas em fotografias foram observados erros claros de identificação botânica, lançando sérias dúvidas sobre a qualidade do restante do trabalho de taxonomia da flora local.

A curva apresentada como sendo de espécie x área na verdade corresponde a uma relação densidade x área que não tem relação com a diversidade da flora local.

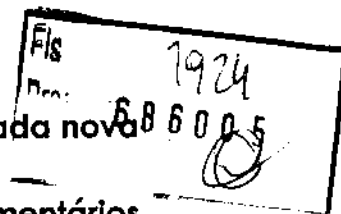
Dessa forma consideramos que o EIA apresentado não atende ao TR aprovado, devendo ser alterado / complementado nos seguintes pontos:

- Apresentar mapas de vegetação da AID do empreendimento em escala adequada e com legenda coerente com o texto, com base em imagem de satélite recentes;
- Inserir no mapa da AID as parcelas dos levantamentos florísticos e fitossociológicos efetuados;
- Unificar os resultados dos levantamentos florísticos, incorporando a campanha na campinarana situada a cerca de 3 km da rodovia.
- Adequar os levantamentos à metodologia aprovada, devendo ser intensificado o esforço de coleta de plantas não arbóreas seguindo o método de RPELD proposto pela consultora e aprovado pelo IBAMA.

00000000

- Respeitar o princípio da sazonalidade devendo ser realizada nova campanha em época seca nos mesmos pontos.

- Retirar a curva de densidade x área e os respectivos comentários do texto que a considera como curva espécie x área.



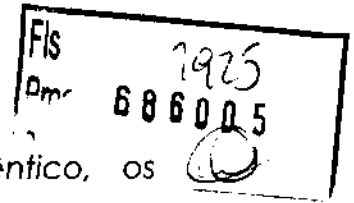
Inicialmente, é necessário explicar que a metodologia de RAPELD, para o componente faunístico, foi aprovada após a realização das campanhas de Flora, cuja metodologia havia sido apresentada à equipe de licenciamento do IBAMA em reunião anterior e não havia sofrido contestação. Na mencionada reunião com os técnicos do IBAMA, ficou acordado a importância de uma descrição da fitofisionomia da área das parcelas usadas no RAPELD, com a finalidade de permitir análises de associação entre a fauna existente e a vegetação. Consideramos que o aprofundamento do conhecimento da vegetação na área das parcelas usadas no RAPELD deve se dar em uma escala temporal de médio e longo prazo, durante os processos de monitoramento, uma vez que as interações espécie-planta são, em geral, de natureza específica e dificilmente seriam identificadas em um levantamento rápido.

A realização das amostragens em um único período foi deliberada e é cientificamente justificável, uma vez que a floração de diversas espécies amazônicas está associada com o período de transição entre os meses mais secos do ano e o período de chuva, entre novembro e dezembro, em um fenômeno denominado hidroperiodismo.

O mapa de vegetação da Área de Influência Direta foi baseado, principalmente, no mapa fitoecológico do RADAM. Entretanto, foi atualizado com imagens de radar produzidas pelo SIPAM no Ano de **2008**. Dessa forma, foi possível promover uma atualização do referido mapa para a escala de 1:20.000. Foi possível também, redelimitar o contorno das tipologias vegetais existentes e identificar outras fisionomias que não constavam no mapa fitoecológico do RADAM, como por exemplo a inclusão da tipologia vegetacional Savana Gramíneo-Lenhosa, nas coordenadas S -4,82632 e W -61,34907. Por fim, destacamos que todas as fisionomias vegetais, identificadas através das imagens SAR/SIPEM, foram visitadas e caracterizadas, sendo as mesmas correspondentes a pontos amostrais, como é explicado no texto.

Não vamos discutir os questionamentos acerca do trabalho de laboratório desenvolvido pela equipe e acreditamos que possíveis erros de alocação de fotografias ou legendas não devem ser usados para justificar questionamento sobre a metodologia de identificação. De todo modo, o texto está sendo completamente revisado a fim de evitar

A small, handwritten mark or signature in the bottom right corner of the page, possibly initials.



a persistência de erros desta natureza. De modo idêntico, os comentários sobre a curva densidade x área foram atendidos.

A inclusão das espécies observadas na tipologia vegetacional Savana Gramíneo-Lenhosa foi efetuada no texto do EIA/RIMA. Salientamos, entretanto, que os procedimentos de levantamento de dados no campo não foram idênticos àqueles desenvolvidos nos 17 pontos amostrais da área da estrada propriamente dita (com acesso direto), uma vez que o deslocamento para a área foi feito de helicóptero e a movimentação na área era muito difícil. Além disso, o deslocamento de helicóptero reduziu bastante o número de equipamentos usado.

Considerando as deliberações feitas durante reunião realizada no último mês de novembro, com os técnicos do IBAMA, acreditamos que é consenso a necessidade de realização de nova campanha para caracterização florística dos 17 pontos amostrais, a fim de contemplar a diversidade de espécies não-arboreas. Entretanto, consideramos que esta caracterização terá pouca influência na análise dos impactos já apresentada, uma vez que o principal impacto diagnosticado para o meio biótico consiste no desmatamento em larga escala, com a conseqüente fragmentação do ecossistema do interflúvio Purus-Madeira.

21. Item 5.2.3 do TR - Fauna

Comentário:

A metodologia para o levantamento da mastofauna, herpetofauna, avifauna e invertebrados da AID do empreendimento foi apresentada e aprovada quando da obtenção das autorizações de captura e coleta de fauna, prevendo a instalação de 6 módulos de 1X5 km, perfazendo uma trilha em "U" de 11 km com pontos de coleta permanentes. O estudo apresentou coletas em apenas dois módulos (km 300 e 350) e, ainda assim, parcialmente, não cobrindo toda a extensão das trilhas nem todas as parcelas previstas.

Quanto à sazonalidade o estudo argumenta que não se aplica para levantamento de invertebrados (que será feito no período de seca), répteis (seca) e anfíbios (chuvoso). O estudo não justifica a não apresentação de sazonalidade para o grupo avifauna. Para mamíferos o estudo argumenta que poderá ser feito indistintamente na seca ou nas chuvas sem alteração de resultados, porém, o próprio estudo apresenta dados secundários (pág 384) de levantamento feito próximo à Manaus que apresentou 109 registros na seca e 268 no período chuvoso.

O levantamento de peixes foi apresentado de acordo com a metodologia apresentada, porém, não foi apresentadas as curvas de acumulação de espécies para esse grupo.



0000000000

Adequações necessárias – faltam os seguintes itens:

- a. Seguir rigorosamente a Metodologia aprovada pelo IBAMA para Levantamento de Fauna;
- b. Apresentar os resultados do levantamento de todos os módulos, com cobertura de toda extensão das trilhas e todas as parcelas indicadas na metodologia aprovada;
- c. Apresentar dados de pelo menos duas campanhas contemplando a sazonalidade para mastofauna e herpetofauna e avifauna.
- d. Apresentar a curva de acumulação de espécies para o grupo ictiofauna, separadamente para os cursos de águas brancas, pretas e claras, além de curva cumulativa de todos os dados.

Uma abordagem possível para a elaboração do Estudo de Impactos Ambientais – EIA é considerar como um dos seus elementos teóricos norteadores a Ecologia de Paisagem, procurando fazer uma síntese entre uma abordagem mais geográfica, que privilegia o estudo da influência do homem sobre a paisagem e a gestão do território e outra predominantemente ecológica, que discute a importância do contexto espacial sobre os processos ecológicos.

Diante disso, é necessário explicar que esta abordagem implica em considerar com equilíbrio todas as diferentes percepções que uma paisagem pode assumir. Deste modo, a paisagem conforma-se como um complexo mosaico que pode ser percebido de forma diferenciada por toda a biota. Se usarmos a ictiofauna para exemplificar esta abordagem, precisaríamos considerar os processos ecológicos de importância para os peixes, contidos na paisagem onde será instalado o empreendimento, para construir um prognóstico dos impactos da obra sobre os estes organismos. E este procedimento deveria se repetir para cada um dos grupos faunísticos, incorporar a flora e ao final inserir o ser humano, com uma gama maior de complexidades determinadas por questões sociais e antropológicas.

É esta abordagem que, em linhas gerais, nos assegura que o prognóstico dos impactos associados a rodovia BR-319 apresenta, com os dados coletados até agora, um bom nível de acurácia. O impacto ambiental com maior poder de devastação é a fragmentação do ecossistema do interflúvio Purus-Madeira e, a depender da intensidade dessa fragmentação, pouco ou nada poderia ser feito para reverter a situação. Deste modo, nossas recomendações acerca das estratégias para evitar este processo já foram explicitadas e são consistentes com propostas já apresentadas em outros fóruns. Consistem, precipuamente, na constituição de um mosaico de unidades de conservação, devidamente consolidadas e planejadas de modo a assegurar conexões ecológicas para evitar isolamento de populações.

COMPTON

Finalmente, reiteramos que a análise do EIA/RIMA na forma como se encontra não terá, a nosso ver, prejuízos substanciais pela não incorporação dos dados dos demais pontos de amostragem de fauna. Permanecemos à disposição dos técnicos do IBAMA para dirimir dúvidas e realizar complementações, sempre com o espírito de que esta é uma obra que envolve toda a sociedade.

É consenso entre os especialistas responsáveis pelo Diagnóstico e Prognóstico dos impactos sobre a Fauna, que o principal impacto sobre estes organismos consistirá no desmatamento em larga escala, com a conseqüente fragmentação da floresta. Usando a Classe Aves como exemplo, foi explicado que a Área de Influência Direta, contida no interflúvio Purus-Madeira, não apresenta barreiras geográficas que induzam a diferenças substanciais na composição de espécies, principalmente dos grupos formados por animais de médio e grande porte. Além deste impacto, outros já foram identificados, como perda e fragmentação de habitat, atropelamentos, introdução de espécies exóticas, aumento da caça, comercialização da fauna silvestre e afugentamento da fauna. Neste sentido novas coletas nos demais pontos propostos não acrescentarão maiores informações relacionadas à avaliação de impactos.

Entretanto, o estabelecimento dos módulos PPbio nos pontos já previstos, incluindo aqueles no interior de Unidades de Conservação, poderão ter alta relevância para a proposição de estratégias de conservação da Amazônia, com uma perspectiva de médio e longo prazos. A coleta de dados durante e após as obras de recuperação, poderá permitir um acompanhamento dos efeitos da recuperação de uma estrada em uma escala temporal inédita no país, permitindo o ajuste final das estratégias implantadas ainda com base em previsões construídas com dados exógenos.

Quanto à abrangência espacial das amostras no interior das trilhas, devemos ressaltar que um planejamento de escritório deve ser adequado em campo, em função das condições observadas no ambiente. De modo geral, a floresta que cerca a rodovia no trecho entre os quilômetros 250,0 e 655,7 apresenta-se bem preservada e não havia indicação na paisagem de efeitos da rodovia aos 2,0 km de distância da estrada. Diante disso, os pesquisadores optaram por reduzir o espaço entre as amostras a fim de tentar identificar o ponto (distância) em que os impactos deixam de ser percebidos. Ressalta-se que houve uma preocupação rígida com a manutenção da independência entre as unidades amostrais, a fim de evitar a ocorrência de pseudoreplicação. Além disso, o esforço amostral atual é maior do que o anteriormente proposto.

Neste sentido, propomos que o Estudo de Impacto Ambiental seja aceito com as conclusões dos levantamentos das campanhas

OK

00000000

99

realizadas nos dois pontos de coleta, mas que o começo das obras seja precedido da instalação dos módulos, da realização de campanhas consideradas como marco zero e de um processo de monitoramento com delineamento amostral adequado para detectar de forma correta e sistemática os impactos de cada fase da obra e da etapa de operação da rodovia que virá a seguir.

No caso da **herpetofauna**, não há necessidade de duas campanhas de coleta para contemplar sazonalidade como já foi justificado na licença de coleta. Estações secas são melhores para a amostragem de **lagartos e serpentes**, pois, estes animais são mais ativos no período de seca e necessitam da luz do sol para assoalhar. No caso de **jacarés e quelônios** existe um efeito negativo do aumento do nível da água no período chuvoso sobre o número de indivíduos observados, ou seja, o período de melhor sucesso de detecção é o de seca.

Quanto à **Avifauna**, o pesquisador responsável, Dr. Mário Con-Haft vem efetuando pesquisas há mais de 10 anos no interflúvio dos rios Purus-Madeira, possuindo dados que podem ser extrapolados para a área de influência direta da estrada, uma vez que a diversidade de espécies para a Amazônia já é bem previsível devido a forte associação que estes grupos possuem com diferentes tipos de fitofisionomias.

De acordo com o pesquisador responsável (Paulo Andrade) a coleta de **Grandes Mamíferos** no período chuvoso irá representar um incremento máximo 10 a 20% no número de espécies. A diferença informada quanto ao número de registros, verificada no estudo realizado nas proximidades de Manaus, é confirmada pelo pesquisador, ressaltando que ela se refere à abundância de indivíduos amostrados e não ao número de espécies. O pequeno incremento no número de espécies resultante de novas campanhas não deverá, portanto, alterar de forma significativa nos resultados do diagnóstico, na previsão de impactos e na proposição de medidas mitigadoras decorrentes da recuperação da rodovia.

Contudo, é importante fazer algumas considerações, de caráter específico, sobre a realização de levantamentos de grandes e médios mamíferos para subsidiar um estudo de impacto ambiental na área de influência da BR-319. A primeira delas diz respeito a vegetação característica dessa área de entorno e, mais especificamente, dos pontos amostrais, trata-se de uma vegetação com grande nível de uniformidade, sendo que cerca de 85% da área são de florestas ombrófilas de terra firme, com ou sem palmeiras. A diferença entre o número de registros (visuais diretos, pegadas e tocas) de espécimes de mamíferos é muito maior, principalmente, quando temos ambientes completamente diferentes muito próximos, como por exemplo, florestas de terra firme, contínuas a matas de várzea ou de igapó. Nestes locais, os animais costumam migrar no período das cheias para áreas não

✓

00000000

alagadas, ocasionando a diferença estatisticamente significativa entre o número de registros. Uma das maiores preocupações dos pesquisadores que estudam este grupo zoológico é o incremento da caça.

Para os **Pequenos mamíferos**, os fatores ecológicos responsáveis pela imensa riqueza de espécies de mamíferos na Amazônia são a estabilidade climática ao longo do tempo geológico, a fertilidade do solo e a densidade do sub-bosque, sendo a quantidade e o padrão de chuvas menos importantes (Emmons, 1984). Essa afirmação foi corroborada posteriormente pelo trabalho de Wiens & Donoghue (2004). O trabalho de Emmons (1984) é amplamente citado, inclusive nos importantes trabalhos com mamíferos amazônicos (Patton et al., 2000; Voss & Emmons, 1996; da Silva et al., 2000, etc), o que demonstra que existe consenso nesta idéia de sazonalidade. Para que seja feito um estudo de sazonalidade em mamíferos é necessário amostragem no período de seca e cheia de um mesmo ano, com duas ou três repetições, pelo menos, nos anos seguintes. Portanto, não é possível abordar o efeito da sazonalidade em um estudo rápido de impacto ambiental sobre a fauna de mamíferos. Dessa forma, a amostragem de mamíferos poderá ser feita tanto na cheia quanto na seca.

Não há nenhum empecilho em apresentarmos as curvas de acumulação de espécies para a ictiofauna amostrada. Estimaremos os parâmetros e apresentaremos as curvas para corpos d'água separados segundo o tamanho, dividindo-os em duas categorias: igarapés (pequeno porte) e rios (grande porte).

22. Item 5.2.4 do TR – Unidades de Conservação

Adequações necessárias – faltam os seguintes itens:

- Incorporar no EIA e mapas as Unidade de Conservação na Area de influência Indireta:
 - a - as UC's: Estação Ecológica de Cuniã (ampliação recente do Decreto s/nº 13/03/2008), Reserva Extrativista do Lago de Cuniã e Unidades de Conservação do Estado de Rondônia (Floresta de Rendimento Sustentado e outras).
 - b – incorporar buffer's externos de 10 km para todas as UC's representadas no mapa do Volume Anexo e no corpo do texto, e indicar em tabela a distância mínima de cada UC em relação à rodovia.

O atendimento às solicitações foi providenciado.



CONFIDENTIAL

Fis 1930
Pmr 686005

Item 5.3 do TR – Meio Sócio-Econômico

Vale destacar que o Volume do Meio Sócio-Econômico foi apresentado ainda com diversas notas de revisão anexadas a algumas páginas, levantando dúvidas quanto ao fato desse EIA ser ou não a versão final elaborada pela consultoria, ou ser uma versão ainda preliminar.

Apesar disso, somente seria possível afirmar tal fato, após a leitura e análise integral do documento, o que não cabe nessa fase do licenciamento, e assim foi realizado o *check-list* para verificação dos itens do TR. No entanto, como nessa versão do EIA/RIMA já foram levantadas várias adequações e inclusões a serem feitas pelo empreendedor, o DNIT deverá revisar essas correções e posteriormente protocolar o EIA em sua versão definitiva.

23. Item 5.3.2 - Caracterização Populacional

Adequações necessárias – falta o seguinte item:

- Não foram apresentados dados sobre densidade populacional dos Municípios da Área Influência Direta e Indireta, e zoneamentos existentes (como Zoneamento Ecológico-Econômico, zoneamento agro-florestais etc).

As demandas apresentadas foram atendidas.

24. Item 5.3.3 - Caracterização das Condições de Saúde e Doenças Endêmicas

Adequações necessárias – falta o seguinte item:

- Apresentar informações sobre Condições de Saúde e Doenças Endêmicas conforme os Itens "a" até "j" da Nota técnica 025/CGPNM/DIGES/SVS, do Ministério da Saúde, constante do Anexo II do TR.

Foi efetuado um esforço para o atendimento/adequação da metodologia empregada ao que está descrito na Nota Técnica.

25. Item 5.3.5 - Uso e Ocupação do Solo

Tendo em vista a existência de várias notas de revisão anexadas às páginas desse Volume, o empreendedor deverá verificar se os volumes do EIA refere-se mesmo à versão final, adequando-os se necessário.

Destaca-se também que o EIA, no item "Caracterização e Mapeamento do Uso e Ocupação do Solo", ao invés de inserir no mapa e no corpo do texto as diversas fitofisionomias encontradas, apenas apresenta as Classes "Seringa" e Seringa e Castanha", o que não possui nenhuma lógica no trabalho realizado de classificação supervisionada

0000000000

de imagens de satélite. Pelo que foi apresentado, aparenta que os trabalhos de classificação e Mapeamento do Uso e Ocupação do Solo na Área de Influência Indireta foi retirado de fontes secundárias, pois os resultados diferem em muito da Área de Influência Direta, o que deverá ser corrigido pelo empreendedor.

Adequações necessárias – faltam os seguintes itens:

- No item "Caracterização da paisagem através da análise descritiva da evolução da ocupação humana na região", não foram apresentados dados sobre o histórico de ocupação da região e formação dos Municípios da Área de Influência Indireta (como exemplo: ciclo da borracha e vinda de migrantes etc), também não foi descrito a análise histórica da implantação da rodovia e sua interface com os Municípios interceptados.

- revisar todo o item "Caracterização e Mapeamento do Uso e Ocupação do Solo", inserindo no mapeamento e no corpo do texto as diversas fitofisionomias encontradas no Item "Flora" do EIA, substituindo as Classes "Seringa" e Seringa e Castanha", que não possuem relação com o trabalho de classificação executado, nem com os mapas da Área de Influência Direta. Além disso, deverão ser melhor descritos as reais Classes identificadas para a AII e AID, inserindo uma análise crítica do processo de ocupação e tipos de uso do solo na região.


- complementar os dados do item "estrutura fundiária existente nas áreas do entorno da rodovia, com regime de posse e propriedade (áreas públicas ou privadas) e uso da terra na região", com informações sobre o regime de posse ao longo de toda a extensão da rodovia, e não somente informar dos posseiros/proprietários já ocupantes do entorno; informando a existência de terras públicas federais e estaduais existentes e descrevendo a situação destas quanto ao aspecto fundiário (conforme demonstrado no "Mapa Fundiário" apresentado).

- rerepresentar o item "Analisar a possibilidade de maximização dos impactos ambientais da pavimentação da rodovia BR-319, através da implantação de novos empreendimentos rodoviários ou ramais de acesso para interligação das sedes municipais da Área de influência Indireta ao eixo da rodovia", pois esses fatores não são citados e descritos no item apresentado.

- rerepresentar e revisar o item "Verificar junto ao INCRA e Institutos de Terras Estaduais a possibilidade de implantação de projetos de assentamentos rurais na Área de Influência Direta da rodovia, analisando as implicações no processo de ocupação regional", tendo em vista que as Unidades de Conservação Sustentável, como RDS Amapá e RESEX de Capanã Grande, são incorretamente indicadas como projetos de assentamento, e tendo em vista que não foi apresentada análise crítica sobre os projetos de assentamento existentes e possíveis novos projetos na dinâmica de ocupação regional e aumento do desmatamento.

DA

COMPTON

Fis 1932
Proc. 686005
R. 

- Conforme consta do TR, apresentar o item "Demonstrar e avaliar criticamente, com dados secundários baseados em bibliografia especializada(1), os resultados de modelagem e simulação de cenários de desmatamento e ocupação da região entre os rios Purus e Madeira, levando em consideração principalmente os fatores "pavimentação ou não da rodovia" "migrações internas" e "implantação ou não de governança ou políticas públicas na região", entre outros fatores a serem considerados", não sendo aceita a justificativa de retirada ou modificação deste item. Obs.: devem ser apresentados e descritos os resultados de modelagem e simulação de de cenários para desmatamento e ocupação da All, conforme bibliografia exemplificada no TR, ou seja buscar nos trabalhos já indicados no TR ou outros, e retirar e apresentar os dados gerados por modelos matemáticos para a All da BR-319 quanto a desmatamento e mudanças de uso e ocupação. Deverão ser utilizados os modelos matemáticos de maior aceitação e tidos como de maior qualidade técnica, abrangendo o maior número de fatores (tipo de vegetação, tipo de solo, distância da rodovia, presença de estradas etc), bem como os Fatores de situação (como governança ou sem governança etc). Para apresentação dos dados devem ser incluídos no EIA tabelas, gráficos e mapas constantes e resultantes dos modelos matemáticos analisados.

Fizemos uma ampla revisão na tentativa de corrigir os erros apontados e atender plenamente às solicitações de complementação constantes deste item. Entretanto, é necessário tecer algumas considerações.

- (1) A situação fundiária na Amazônia como um todo, e nesta área em especial, é muito complexa e as informações disponíveis nos órgãos oficiais são inconsistentes ou simplesmente ausentes. Sendo que isso é um dos maiores entraves a uma efetiva governança.
- (2) O item "Analisar a possibilidade de maximização dos impactos ambientais da pavimentação da rodovia BR-319, através da implantação de novos empreendimentos rodoviários ou ramais ..." foi discutido no texto sobre inserção regional quando foi feita uma explanação sobre empreendimentos rodoviários que constam em planos de governo para a região. De todo modo, pretendemos fazer uma ligação entre os dois textos, com a finalidade de facilitar o entendimento.
- (3) As modelagens matemáticas disponíveis para predição de desmatamento da Amazônia são o resultado de trabalhos de pesquisa de longa duração. Diante disso, assumimos a incorporação ao texto dos modelos mais aceitos que apresentam, como é sabido, ampla variabilidade quanto aos cenários preditos. Deve ser salientado que a extrapolação das



EMERGENCY

Fis 1933
Pmr 686005

predições de modelos com dados pontuais é uma das maiores críticas que estes modelos sofrem. Por exemplo, alguns modelos de predição de desmatamento são alimentados com taxas de desmatamento de regiões em situação crítica (Sul do Estado do Pará) e os resultados das predições de perda de cobertura vegetal são extrapolados para toda a bacia, sem levar em conta mudanças ambientais ou dinâmicas sociais e econômicas.

- (4) A menos que se realizem estudos comparativos e aprofundados específicos, não é possível dizer qual modelo é o de maior qualidade técnica porque todos os modelos revisados pelos autores deste estudo e os sugeridos no TR foram publicados em revistas científicas especializadas com corpo editorial renomado e, portanto, com qualidade técnica-científica superior;
- (5) Os fatores de situação são considerados no prognóstico do EIA;
- (6) Inclusão de tabelas e gráficos e mapas dos modelos matemáticos analisados: o EIA não tem o objetivo de aplicar o modelo simulado para a BR 163 na BR 319. Essa extrapolação não seria correta. O fato de os autores do estudo sobre as simulações para a BR 163 terem produzido outro estudo para a Amazônia (Soares-Filho et al., 2005) não significa que ele pode ser feito para qualquer parte da Amazônia. As condições iniciais, de contorno e dinâmicas são diferentes. Para se produzir mapas, tabelas e gráficos para a BR 319 seria necessário ter um programa de pesquisa que, dentro de alguns anos, pudesse produzir um modelo específico para este corredor.

Item 5.3.6 – Reassentamento e Desapropriação

Adequações necessárias – falta o seguinte item:

- reapresentar o item "Estimativa e mapeamento de todas as áreas previstas para indenização e desapropriação devido às intervenções realizadas para implantação do empreendimento", tendo em vista que não foram descritas detalhadamente os locais realmente passíveis de desapropriação ou relocação de ocupantes e benfeitorias (tipo de ocupação/benfeitoria, localização precisa da área a ser desapropriada etc), e ainda o Anexo I.1.5.7 , referente ao mapa de áreas de desapropriação/relocação não foi encontrado junto aos volumes e mapas que compõem o EIA.

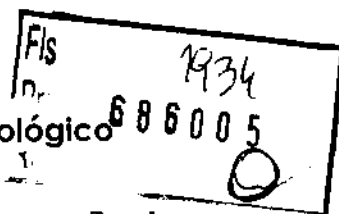
A solicitação foi atendida.

EMERSON

26. Item 5.3.9 do TR - Patrimônio Histórico, Cultural e Arqueológico

Adequações necessárias – falta o seguinte item:

- acrescentar no EIA informações sobre a existência ou não de "possíveis áreas de valor histórico, turístico, cultural e paisagístico na área de influência direta" da rodovia.



O trecho de aproximadamente 450,0 quilômetros da rodovia BR-319, em análise, consiste de uma região de floresta ombrófila densa, ausente de locais geográficos com características especiais que pudessem se destacar na paisagem. Além disso, por constituir-se área afastada dos principais rios da região, não apresenta histórico de ocupação humana que pudesse lhe conferir importância histórica ou cultural. Um texto mais completo sobre o assunto foi acrescentado ao EIA.

27. Item 5.4 do TR - Passivos Ambientais

Adequações necessárias – falta o seguinte item:

- Inserção de todas as fichas cadastrais com "Identificação e descrição de cada passivo ambiental, com relatório fotográfico e croquis/representações", em vista da apresentação de somente 120 fichas para um total de 230 passivos listados nas tabelas.

- em caso da inserção dos dados demandarem nova descrição ou complementação dos demais critérios do TR quanto a Item "passivos Ambientais", isto deverá ser realizado pelo empreendedor.

As adequações foram providenciadas.

28. Item 6 do TR - Análise Integrada

A Análise Integrada apresenta-se somente como um resumo sucinto das informações apresentadas em todo o EIA, assim deverá estabelecer interface entre as informações ambientais descritas no Diagnóstico, e inserir um panorama geral da AII e AID da rodovia. Por isso, deverá apresentar uma avaliação mais global da rodovia, com os principais aspectos e fatores ambientais, que levem a modificações futuras (como indução ao desmatamento, ocupação regional, fauna, assentamentos), e inserindo informações sobre o empreendimento que balizem a posterior Avaliação de Impactos Ambiental da rodovia, em item adiante..

Adequações necessárias – falta o seguinte item:

- reavaliar o item "Análise Integrada", conforme as orientações acima e a descrição contida no TR.

Handwritten initials or a signature in the bottom right corner of the page.

CONFIDENTIAL

CONFIDENTIAL



Fis	1935
Prnr	686005
Ru	

Consideramos que a análise efetuada pelos técnicos do IBAMA acerca de nosso texto é acurada. Nossa intenção foi, efetivamente, fazer um resumo sucinto das informações do empreendimento e do ambiente em que ele está inserido, com a intenção de fornecer um texto de abertura para o entendimento das etapas seguintes do EIA, a saber: prognóstico e medidas mitigadoras e compensatórias. Acreditamos que este texto foi melhorado, para deixar de ser o redundante resumo sucinto. Entretanto, argumentamos que uma abordagem incluindo "mais global da rodovia, com os principais aspectos e fatores ambientais, que levem a modificações futuras" consistiria em fazer ilações anteriores a aplicação de métodos apropriados para prognosticar impactos.

A análise integrada conforme solicitada pelos analistas do IBAMA é desenvolvida no item imediatamente após o item 7. As matrizes de impacto, insumo básico para todo o prognóstico, apresentam vários tipos de integração, a saber: temporal, de valor, de magnitude, de importância e temporal. Cada uma dessas análises foi desenvolvida com base nas diferentes fases da obra e dimensão espacial. Nesta última, no entanto, os limites do que é direto ou indireto não são claramente definidos para vários tipos de impacto

29. Item 7.2 do TR - Identificação dos Impactos Ambientais

Adequações necessárias – falta o seguinte item:

- Incluir nos impactos identificados (no texto, Tabela e Anexos – Matriz) o atributo ou o caráter "direto" ou "indireto";

- Integrar à avaliação para cada impacto específico na Tabela 15 e posteriores a determinação dos atributos: imediatos, a médio e longo prazo; temporários, permanentes e cíclicos; reversíveis e irreversíveis; locais e regionais.

- avaliar e descrever separadamente em vários impactos o tema "desmatamento, risco de incêndio, agropecuária e ocupação humana", tendo em vista tratarem-se impactos distintos, com agentes e fatores diversos;

- reavaliar os seguintes impactos diretos e indiretos não detalhados com profundidade e o detalhamento necessário no EIA, integrando-os ao texto, na planilha e nos Anexos de apresentação dos impactos:

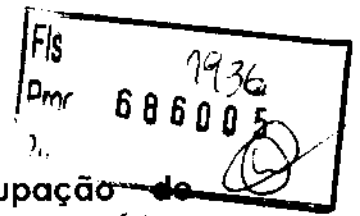
a - indução e avanço do desmatamento irregular (levando em conta bibliografia especializada);

b - aumento da migração interna para a região de entorno da rodovia;

d - desenvolvimento da grilagem e ocupação de terras públicas;

6X

EMERSON



- modificação/inserção de vetores de ocupação de ocupação (assentamentos rurais e urbanos, atividades agropecuárias, expansão da atividade madeireira),

e - avanço da fronteira de exploração econômica regional (Arco do Desmatamento);

g - destruição e ameaças à biodiversidade regional (flora e fauna endêmicas, raras ou ameaçadas de extinção);

h - impactos sobre espécies ameaçadas e corredores ecológicos presentes na área de estudo;

i - pressão sobre os ecossistemas endêmicos ou ambientalmente sensíveis ao longo da rodovia;

j - efeito de borda nas formações florestais em conjunto o avanço do desmatamento.

Segundo o TR:

Deverão ser analisados os impactos da rodovia, sobre o meio ambiente, de uma forma integrada em suas fases de implantação e operação. Esta avaliação, abrangendo os impactos negativos e positivos do empreendimento, levará em conta o fator tempo, determinando, na medida do possível, uma projeção dos impactos imediatos, a médio e longo prazo, temporários, permanentes e cíclicos; reversíveis e irreversíveis; locais e regionais. Salientamos que o atributo ou caráter "direto" ou "indireto" não foi solicitado no TR, no entanto, ainda assim foi realizado.

Na referida Tabela 15 são apresentadas as medidas mitigadoras e compensatórias dos impactos identificados e suas respectivas magnitudes e importância. Os demais atributos solicitados foram incorporados à tabela e constarão dos próximos volumes.

A discriminação dos impactos relativos ao tema "desmatamento, risco de incêndio, agropecuária e ocupação humana" foi realizada.

Realizamos o aprofundamento dos impactos relativos à:

a - indução e avanço do desmatamento irregular (levando em conta bibliografia especializada);

b - aumento da migração interna para a região de entorno da rodovia;

c - desenvolvimento da grilagem e ocupação de terras públicas;

d - modificação/inserção de vetores de ocupação de ocupação (assentamentos rurais e urbanos, atividades agropecuárias, expansão da atividade madeireira);

e - avanço da fronteira de exploração econômica regional (Arco do Desmatamento);

02/11/2011

02/11/2011



- f - destruição e ameaças à biodiversidade regional (flora e fauna endêmicas, raras ou ameaçadas de extinção);
 - g - impactos sobre espécies ameaçadas e corredores ecológicos presentes na área de estudo;
 - h - pressão sobre os ecossistemas endêmicos ou ambientalmente sensíveis ao longo da rodovia, e;
 - i - efeito de borda nas formações florestais em conjunto o avanço do desmatamento.
- Entretanto, consideramos que isso consiste em análise de mérito do EIA/RIMA fornecido e não o resultado de um processo de check-list.

Além disso, em conversa com o Analista Ambiental Wanderlei Reinecke ficou acertado que no item 5.3.5 seria acrescido um texto sobre a questão do desmatamento na Amazônia. Esse texto deverá apresentar um diagnóstico da situação com base na literatura sugerida no referido item do TR, entre outras, e uma síntese do que se espera para a área direta da BR 319. Esse texto será inserido após o tópico Evolução da Ocupação Humana na Região, na atual página 469 do Volume 4. Uma outra parte relativa à literatura sobre os atuais modelos de desmatamento já foi apresentada no prognóstico do estudo, mas serão feitas melhorias.

Para facilitar o entendimento das respostas aos comentários acerca da predição de impactos ambientais, itemizamos, novamente, demandas e respostas objetivas.

Indução e avanço do desmatamento irregular (levando em conta bibliografia especializada)

Demanda contemplada no Item 5.3.5 – Uso e ocupação do solo.

Aumento da migração interna para região de entorno da rodovia

Demanda contemplada nos impactos descritos no Prognóstico Ambiental - Alteração na Mobilidade Espacial e Ocupação Desordenada na Área do Entorno.

Desenvolvimento da grilagem e ocupação de terras públicas

Demanda contemplada.

Modificação/Inserção de vetores de ocupação de terras públicas

Demanda contemplada nos Itens e e c.

X



Continued

Continued

Avanço da fronteira de exploração econômica regional (arco do desmatamento)

Demanda contemplada.

Destruição e ameaças à biodiversidade regional (fauna e flora endêmicas, raras ou ameaçadas de extinção)

Demanda contemplada.

Impactos sobre espécies ameaçadas e corredores ecológicos presentes na área de estudo

Demanda contemplada.

Pressão sobre ecossistemas endêmicos ou ambientalmente sensíveis ao longo da rodovia

Demanda contemplada.

Efeito de borda nas formações florestais em conjunto o avanço do desmatamento

Demanda contemplada.

Risco de incêndio

Demanda contemplada.

Agropecuária

Demanda contemplada no item e.

30. Item 8.2 do TR - Programas de Controle e Monitoramento
Adequações necessárias – falta o seguinte item:

- agregar todo o material contido no Volume 6 – Programas de Monitoramento Ambiental ao EIA na itemização exigida pelo TR, ou seja antes o item 9 “Conclusões, e não em volume à parte.

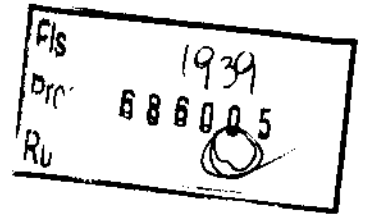
A solicitação foi atendida.

31. Item 10 do TR - Bibliografia

Adequações necessárias – falta o seguinte item:

- incorporar todas os itens de “Referências Bibliográficas” que se encontram dispersos ao final dos vários volumes, em um capítulo específico, conforme requer o TR encaminhado.

CONTINUED



A solicitação foi atendida.

32. Item 11 do TR - Glossário

Adequações necessárias – falta o seguinte item:

- incorporar todas os itens de referentes a "Glossário" que se encontram dispersos ao final dos vários volumes, em um capítulo específico, conforme requer o TR encaminhado.

A solicitação foi atendida

33. ITEM – RIMA – RELATÓRIO DE IMPACTO AMBIENTAL

Comentários:

O RIMA apresenta-se novamente como um resumo técnico do EIA, sendo que deveria ter sido elaborado de forma a garantir um fácil entendimento do público leigo em geral, o que não foi alcançado no material apresentado.

Espera-se que o RIMA apresente uma maior síntese dos dados principais do EIA, incorporando um menor número de termos técnicos, substituindo-os por termos mais acessíveis ao público em geral, ou seja deve ter uma apresentação clara e objetiva dos dados do EIA.

No entanto, verificando o número de páginas do RIMA (mais de 300 páginas incluindo os mapas), e avaliando seu conteúdo, podemos concluir os objetivos para a elaboração do RIMA não foram atingidos, não sendo passível de aceitação.

Assim, para a reelaboração do RIMA, concluímos que podem ser melhor esclarecidos no texto, com uma linguagem mais acessível, substituindo vários termos técnicos e retirando conteúdo muito detalhados, e assim diminuindo a quantidade de páginas do RIMA

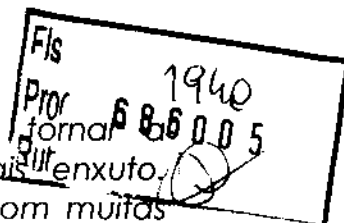
Adequações necessárias:

- o RIMA deverá reapresentado com as recomendações acima, e reduzindo sensivelmente o número de páginas e a forma de apresentação das informações, com sugestão de revisão prévia por profissional de comunicação social antes de envio ao IBAMA, garantindo maior eficácia no repasse de seu conteúdo ao público em geral da AII.

Ainda que pareça, esta não é uma tarefa trivial. Muitos argumentam que deveria ser convidada uma pessoa estranha à equipe que elaborou o EIA para o desempenho desta tarefa. Entretanto, em geral, ao final a pessoa convidada necessita se enfronhar tanto no assunto que os problemas terminam por se repetir. De todo modo, estamos com

CONFIDENTIAL

uma equipe de comunicação social trabalhando para tornar a linguagem do rima mais acessível e o texto em si mais enxuto. Conseguimos reduzir para 95 (noventa e cinco) páginas, com muitas ilustrações.



Conclusões

34. Após realização do *check list* do EIA/RIMA apresentado pelo DNIT para a pavimentação/reconstrução da rodovia BR-319, podemos concluir que esses estudos ambientais ainda necessitam de várias adequações, correções e complementações para atendimento do Termo de Referência enviado ao empreendedor.

35. De forma geral, o EIA/RIMA enviado pelo DNIT aparenta ser apenas uma versão preliminar e não definitiva dos estudos ambientais da rodovia, em vista da ausência de dados primários para vários itens do Meio Físico, existência de notas manuscritas de revisão em alguns volumes, falta de aplicação da metodologia de levantamento de Fauna aprovada pelo IBAMA, bem como a inadequação dos mapas apresentados em Volumes anexos e no corpo do EIA.

36. Vale destacar também que a forma de apresentação do EIA em fichários trouxe problemas no manuseio dos vários volumes, assim requisita-se que o DNIT apresente a nova versão do EIA encadernado em brochura ou espiral para melhorar o manuseio e análise dos estudos ambientais.

Assim, concluímos que esta Nota Técnica seja enviada ao DNIT, em conjunto com o requerimento de realização de todas as adequações no EIA/RIMA citadas neste documento, e sugerindo ao DNIT e consultoria que siga atentamente os itens ausentes no EIA/RIMA, para evitar novas devoluções

Tecer comentários acerca do conteúdo destas conclusões implicaria em repetir diversos itens mencionados anteriormente para itens específicos, notadamente os meios físico e biótico e a apresentação dos mapas. Destacamos que nossa intenção ao apresentar o EIA em fichários foi a melhor possível, quanto ao manuseio e a conservação do material, mas não hesitaremos em apresentar os Diagnósticos em cadernos de espiral, como solicitado acima. Entretanto, o Volume 8 Mapas e Cartas Imagens não poderá ser apresentado na forma de espiral pois, os mesmos não se enquadram a este tipo de encadernação, sendo enviados em fichários.

Carlos Edwar de Carvalho Freitas, DSc
Coordenador da Equipe de Elaboração do EIA/RIMA

01111100





MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE-MMA
INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS
RENOVÁVEIS-IBAMA- SUPERINTENDÊNCIA ESTADUAL NO AMAZONAS
END: RUA MINISTRO JOÃO GONÇALVES DE SOUZA S/Nº-DISTRITO INDUSTRIAL
CEP: 69.075-830 MANAUS-AM Tel.: 92.613-3093 Fax: 92 613-3095

1941
688005
FIS

Memo. nº. 441/2008-GAB/IBAMA-AM

Manaus, 03 de dezembro de 2008

A

DILIC/IBAMA/SEDE

PROCOLO/IBAMA

DILIC/DIQUA

Nº: 15.285

DATA: 10/12/08

RECEBIDO: FBM

Senhor Diretor

Ao Cumprimenta-lo cordialmente, e em complemento ao memo nº 85/2008/NLA/IBAMA-AM, encaminhado a esta DILIC em 12 de novembro/2008, referente ao Oficio nº 10016/2008 – DELEMAPH – Delegacia de Meio Ambiente e Patrimônio Histórico/Departamento de Polícia Federal. Comunicamos que em consulta ao Chefe de Fiscalização/IBAMA-AM, foi informado não haver embargo para as obras de BR-319.

Na oportunidade, apresentamos nossos protestos de elevado apreço e mais alta consideração.

Atenciosamente,

Henrique dos Santos Pereira
Henrique dos Santos Pereira
Superintendente - IBAMA/AM

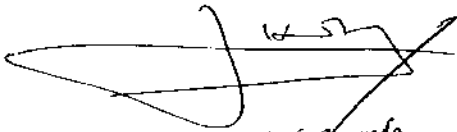
A com
pº conhecimento
17/12/08

Rosa Helena Zago Lima
Coordenadora Geral de
Transportes, Mineração e Obras
Civil-CGT/MDL/IBAMA

7A CBENE

De ordem

Em 11.12.08



Júlio Henrichs de Azevedo
Assessor Técnico
Matr. 1364891
DILIC / IBAMA

Ao


Dr. Wanderlei

Dr. Ceza

Dra. Mariana

Dr. Wilson

Para providências.

Att. 

Engênio Pio Costa
Coordenador de Transportes
DILIC / IBAMA

19.12.2008

DNIT



PROTOCOLADO
DILIC/DIQUA
Nº: 15.331
DATA: 11/12/08
RECEBIDO: J

Diretoria de Planejamento e Pesquisa
Coordenação-Geral de Meio Ambiente
Ofício n.º 117/2008/CGMAB/DPP

Brasília, 11 de dezembro de 2008.

À Senhora
Rosa Helena Zago Loes
Coordenadora-Geral de Transporte, Mineração e Obras Civis
Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis – IBAMA.
Setor de Clubes Esportivos Norte, Trecho 2,
Edifício Sede do IBAMA, Bloco "C"- 1º andar.
70818 - 900 – Brasília/DF

Assunto: Encaminhamento do EIA/RIMA da Rodovia BR 319 – Trecho entre o km 250,0 ao km 655,7.

Anexo: EIA/RIMA da Rodovia BR-319, composto por 30 volumes impressos e 5 DVD's.

Senhora Coordenadora-Geral,

1. Conforme entendimentos telefônicos, segue cópia impressa e cópia digital do Estudo de Impacto Ambiental – EIA e respectivo Relatório de Impacto Ambiental – RIMA da BR-319/AM/RO para posterior encaminhamento a Sua Excelência Ministro de Estado de Meio Ambiente, Carlos Minc.

Atenciosamente,


Jair Sarmiento
Coordenador-Geral de Meio Ambiente

es - 779625

obs: 30 volumes impressos e 5 DVDs encontram-se na caixa.

A COPIA EM 11/12/08

A COTELA

1. preparar ofício
ao DNIT acusando
o recebimento das
atualizações

2. preparar ofício
ao MMA encamin-
hando os dados
ao ministro 18/11/08

Rosa Helena
Coordenadora de
Transportes Marítimos
COTELA / CGTMA / DILIC / IBAMA

Aos

Dr. Wanderlei

Dr. Geia

Dra. Mariana

Dr. Wilson

Para providenciar.

Até
Eugênio Pio Costa
Coordenador de Transportes
COTELA / CGTMA / DILIC / IBAMA
26.12.2008



MINISTERIO DA DEFESA
EXÉRCITO BRASILEIRO
C M A - 2º G pt E
5º BATALHÃO DE ENGENHARIA DE CONSTRUÇÃO - (196)
BATALHÃO CORONEL CARLOS ALOYSIO WEBER

1943
Proc. 686005
Rubr: *[assinatura]*
PROTÓCOLO IBAMA
DILIC/DIQUA
Nº: 15.390
DATA: 15/12/08
RECEBIDO: *F607*

Ofício nº 070 – S4

Porto Velho, 04 de dezembro de 2008.

Senhor Coordenador de Transportes GTMO / DILIC / IBAMA.

O presente expediente trata sobre licenciamento ambiental de empreendimentos referentes às obras de recuperação do Lote 3, Segmento B, da Br -319.

2. Reiterando o informado no Of 063 – S4.4, de 27 de outubro de 2008, informo-vos que o 5º Batalhão de Engenharia de Construção não possui, nem possuiu, posto de abastecimento e tancagem na área da jazida do km 4,5 da referida rodovia. A citação e a fotografia constantes do relatório de vistoria Nº 077/2008 – CONTRA/CGTMO/DILIC, encaminhado mediante o Ofício Nº 205/2008 – CONTRA/CGTMO/DILIC, desse órgão, referem-se às instalações de um prestador de serviço de transporte contratado pelo 7º BEC. O 5º BEC não instalou nem utilizou tais instalações.

3. Convém esclarecer que, além do 5º BEC, o 7º BEC e as construtoras CASTILHO e SAB também adquiriram material laterítico da jazida do km 4,5 e, portanto, utilizaram a referida área.

Atenciosamente,

[Assinatura manuscrita]

PAULO ROBERTO VIANA RABELO – Tenente Coronel
Comandante do 5º Batalhão de Engenharia de Construção

Ao Ilmo Senhor
Eugênio Pio Costa
Coordenador de Transporte - CONTRA/CGTMO/DILIC
Brasília - DF

A CONTRA
PI manifestação
17/12/08
Rosa Helena Zago Lees
Coordenadora Geral de
Transporte, Mineração e Obras
Chefe-CONTRAC/CGTMO/DILIC/IBAMA

A CONTRA
070 15/12/08
7

Aos

Dr. Wanderlei

Dr. César

Dr. Mariana

Dr. Vilsou

Para análise e
providências.

Att. 

Eugênio Pio Costa
Coordenador de Transportes
TRG / LEGIMC / DILIC / IBAMA

18.12.2008



SERVIÇO PÚBLICO FEDERAL
MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE
INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS

NOTA TÉCNICA Nº 252/2008 - COTRA/CGTMO/DILIC/IBAMA

Assunto: - Análise do documento enviado pelo DNIT "Repostas à Nota Técnica 211/2008-COTRA/CGTMO/DILIC/IBAMA", referente ao check-list do Estudo de Impacto Ambiental da rodovia BR-319/AM-RO, com 405,7 km de extensão.
- Atendimento do termo de referência e Metodologia de Levantamento de Fauna para o EIA do empreendimento.

Data: 17 de dezembro de 2008

INTRODUÇÃO

1. Em 17 de outubro de 2008, foi emitida a Nota Técnica 211/2008-COTRA/CGTMO/DILIC/IBAMA apresentando os resultados da análise de abrangência (check-list) do EIA/RIMA referentes à reconstrução/pavimentação da Rodovia BR-319/AM-RO, analisando o atendimento dos itens requisitados no Termo de Referência emitido pelo IBAMA.
2. Essa Nota Técnica concluiu pela necessidade de várias adequações, correções e complementações no EIA/RIMA para atendimento do Termo de Referência enviado ao empreendedor, informando ainda que o EIA/RIMA enviado pelo DNIT aparenta ser apenas uma versão preliminar e não definitiva dos estudos ambientais da rodovia, especialmente pela falta de aplicação da Metodologia de Levantamento de Fauna (já aprovada pelo IBAMA, por suas Diretorias de Licenciamento Ambiental e Diretoria de Uso Sustentável de Biodiversidade e Florestas), bem como a inadequação dos mapas apresentados em Volumes anexos e no corpo do EIA.
3. Após envio da Nota Técnica ao DNIT, houve reunião em 11 de novembro de 2008 entre a equipe técnica de licenciamento do IBAMA, de representantes do DNIT e consultores da UFAM – Universidade Federal do Amazonas para esclarecimentos e discussão dos termos da Nota elaborada pelo IBAMA, e verificação dos procedimentos e informações necessárias para as adequações e correções para que o EIA/RIMA atenda ao Termo de Referência emitido para este empreendimento.
4. Cabe destacar que o IBAMA expôs a necessidade de continuação dos levantamentos de flora, que apresentavam-se incompletos, bem como a aplicação da Metodologia de Levantamento de Fauna, com a realização de campanhas em todos os 06 módulos amostrais dispostos ao longo dos 405 km da rodovia, pois o EIA/RIMA preliminar somente apresentava dados de levantamentos de apenas 02 módulos, e ainda de forma parcial.
5. Além disso foram discutidos outros itens a serem adequados pelo DNIT e UFAM, sendo que, ressaltando alguns itens nos quais foram aceitas justificativas para o não atendimento do Termo de Referência, foi acordado entre IBAMA, DNIT e UFAM a necessidade de continuidade dos levantamentos de fauna e flora, visando atender ao Termo de Referência e à Metodologia de Levantamento de Fauna (proposta pelo empreendedor e aprovada pelo IBAMA), o que demandaria novas campanhas de campo nos 02 Módulos amostrados, e a realização de 02 campanhas nos Módulos 03 a 06, ainda sem qualquer amostragem.
6. De forma peculiar, ao invés de atender às solicitações deste IBAMA contidas na Nota Técnica, o DNIT enviou em 08/12/2008 nova versão do EIA/RIMA, sem as adequações solicitadas pelo IBAMA para o Meio Biótico (Flora e Fauna), e não considerando a reunião realizada entre IBAMA, DNIT e UFAM, somente acrescentou o documento "Repostas à Nota Técnica 211/2008-COTRA/CGTMO/DILIC/IBAMA", elaborado pela UFAM, numa tentativa de justificar as graves

1999



ausências de informações sobre o Meio Biótico na nova versão do EIA/RIMA, além de apresentar suas justificativas quanto outras adequações necessárias.

7. Assim, como foi apresentada nova versão do EIA/RIMA pelo DNIT, entende-se que o ideal seria a realização de check-list integral de todos os estudos ambientais, no entanto, tendo em vista que tal tarefa demanda um período de tempo maior, para verificação de todos os itens do Termo de Referência pelo IBAMA, a presente Nota Técnica versará principalmente sobre a avaliação do atendimento das exigências do Meio Biótico pelo EIA da BR-319, devido a maior complexidade do tema, além de alguns itens dos Meios Físico e Sócio-econômico. Quanto aos outros itens do Termo de Referência, listados na NT 211/08/COTRA, estes serão mais detalhadamente verificados em posterior Nota Técnica com check-list integral do EIA/RIMA, principalmente para o Meio Físico, Meio Sócio-econômico e mapeamento geral da rodovia.

CONSIDERAÇÕES

8. Analisando a Nota Técnica 211/2008-COTRA/CGTMO/DILIC/IBAMA, serão destacados abaixo os principais itens do EIA/RIMA considerados como ausentes ou insuficientes ao serem comparados com o Termo de Referência emitido pelo IBAMA, e que são necessárias para a aprovação do EIA/RIMA para disponibilização aos Órgãos interessados e para a Sociedade Civil.

9. Vale lembrar novamente que os itens do Termo de Referência abaixo são referentes à uma análise focada principalmente no Meio Biótico e em outros itens considerados fundamentais para o aceite do EIA/RIMA, sendo que o check-list integral, com o devido detalhamento dos demais itens inadequados e levantados na Nota Técnica 211/2008-COTRA/CGTMO/DILIC/IBAMA, serão objeto de posterior Nota Técnica.

10. Desta forma, não foram apresentados e/ou que deverão ser readequados ou incluídos os seguintes itens do TR listados a seguir:

11. Item 5.1.3 do TR – Geologia

12. A NT 211/08/COTRA constatou a apresentação unicamente de dados secundários para o Item Geologia, sendo indicados estudos anteriores realizados para a região, destoando do Termo de Referência, que estabelecia complementação/confirmação dos dados secundários por meio de visitas de campo.


13. Além disso, foram indicadas por este IBAMA as seguintes adequações ao empreendedor para inclusão no EIA/RIMA:


- Revisar a descrição da "Geologia local" e apresentar descrição individual das Unidades Geológicas da AII e AID (para aquelas constantes do Mapeamento mas não descritas individualmente no texto do EIA);

- Avaliação das características geotécnicas dos terrenos atingidos diretamente pelas obras e a interferências destas em relação ao empreendimento (propensão à erosão, taludes instáveis, travessias de regiões com solos hidromórficos etc).

14. Em reunião realizada entre IBAMA, DNIT e UFAM, os consultores afirmaram que devido à monotonia das condições geológicas da AID do empreendimento, não haveria necessidade de novas visitas e prospecções de campo, considerando também o conhecimento e a experiência dos consultores naquela região.

15. No entanto, foi acordado que os dois itens ausentes acima seriam incorporados ao EIA/RIMA. Após questionados por este IBAMA quanto ao detalhamento das condições geotécnicas na AID, a UFAM e DNIT informaram que os estudos geotécnicos constam de foram detalhada no projeto de engenharia da rodovia, sendo requisitado aos mesmos que incluíssem no EIA as informações sobre a caracterização geral da geotecnia na AID, logicamente voltada à temática ambiental, notadamente propensão à erosão e ao assoreamento.

16. Cabe destacar que na nova versão do EIA, o item Geologia continua com mesmo texto da versão já devolvida ao DNIT, sem quaisquer modificações para atendimento das demandas acima, e acordadas em reunião DNIT, UFAM e IBAMA. 

17. Assim, devem ser atendidos os itens a seguir, conforme as orientações já acordadas: 

Mgf

CONFIDENTIAL

- Revisar a descrição da "Geologia local" e apresentar descrição individual das Unidades Geológicas da AII e AID (para aquelas constantes do Mapeamento mas não descritas individualmente no texto do EIA);
- Avaliação das características geotécnicas dos terrenos atingidos diretamente pelas obras e a interferências destas em relação ao empreendimento (propensão à erosão, taludes instáveis, travessias de regiões com solos hidromórficos etc).

18. Item 5.1.4 do TR – Geomorfologia

19. Da mesma forma que a Geologia, o Item Geomorfologia foi reapresentado com o mesmo texto da versão devolvida do EIA, sem quaisquer modificações. Retirando-se a questão de levantamento de dados primários, com visitas de campo, a qual foi justificada pela UFAM como de difícil execução pela necessidade de levantamentos exaustivos em toda a AID, foram observadas as seguintes ausências, já listadas na NT 211/08/COTRA :

- Apresentar descrição individual das Unidades Geomorfológicas da AII e AID (constantes do Mapeamento mas não descritas individualmente no texto do EIA);
- Descrever informações sobre a presença ou a propensão à erosão, assoreamento e inundações sazonais (AID);
- Apresentar mapa planialtimétrico (curvas de nível) identificando as principais unidades da paisagem da Área de Influência Direta.

20. No documento "Repostas à Nota Técnica 211/2008-COTRA/CGTMO/DILIC/IBAMA" a UFAM somente ressalva efetivamente a incorporação do mapa planialtimétrico da AID, informando somente que o levantamento planialtimétrico consta do projeto de engenharia, e que a realização de mapeamento topográfico poderia ser realizado por trabalhos aerofotogramétricos (com restituição fotográfica) ou mesmo apresentação de dados SRTM - Radar – disponíveis. Quanto aos outros itens ausentes e descritos acima, nenhuma justificativa foi apresentada, permanecendo os mesmos dados incompletos da versão anterior do EIA.

21. Assim, devem ser atendidos os itens a seguir, conforme as orientações já acordadas em reunião:

- Apresentar descrição individual das Unidades Geomorfológicas da AII e AID (constantes do Mapeamento mas não descritas individualmente no texto do EIA);
- Descrever informações sobre a presença ou a propensão à erosão, assoreamento e inundações sazonais (AID);
- apresentar mapeamento topográfico da AID, podendo ser utilizados os dados SRTM disponíveis;

22. Item 5.2 do TR – Meio Biótico

23. Item 5.2.2 do TR – Flora

24. O levantamento da flora foi realizado inicialmente sem qualquer discussão da metodologia a ser empregada e sobre os pontos de coleta selecionados. Quando da reunião em Manaus em abril de 2008 para discussão do item sazonalidade, o IBAMA foi informado de que o levantamento da flora já havia ocorrido. Como houve por parte da UFAM, proposta de alteração da metodologia de coleta de fauna, inclusive com a mudança de pontos de coleta, ficou acertado entre IBAMA e a universidade de que novas campanhas de caracterização da flora nos pontos de coleta de fauna deveriam ser feitos. Na ocasião o IBAMA alertou de que deveria haver coleta de dados primários em todas as fitofisionomias existentes na AID do empreendimento, conforme exigia o TR enviado, sendo que o empreendedor declarou que este item seria atendido.

25. Em setembro de 2008 foi entregue o EIA/RIMA para avaliação do IBAMA, sendo que os resultados apresentados no diagnóstico da flora foram considerados como em desacordo com o TR, encaminhado na medida em que foram detectadas as seguintes falhas:

- nem todas as fitofisionomias da AID foram amostradas;

MJP. A

CONFIDENTIAL

- não houve a caracterização da flora em detalhes nos pontos de amostragem da fauna (ainda mais considerando que não houve nenhuma coleta de fauna na maioria dos pontos propostos);
- as coletas foram feitas de forma direcionada, sendo muito mal avaliada a presença de espécies não arbóreas ao longo do trecho;
- não se atendeu a exigência do TR em relação à comprovação da suficiência amostral em cada fitofisionomia.

26. Na reunião de novembro de 2008 em Manaus, o diagnóstico da flora foi rediscutido, sendo que o IBAMA deixou claro que a amostragem da flora deveria seguir o TR e complementada nos pontos de coleta de fauna conforme previamente estabelecido, com o que concordaram os técnicos envolvidos.

27. Em dezembro de 2008 o EIA foi novamente protocolado sem incorporar nenhuma das complementações acordadas para o atendimento ao TR, sendo que a própria Nota Técnica encaminhada pelo coordenador do EIA/RIMA, declara ser necessária a realização de nova campanha de flora para obtenção de dados complementares. Portanto as falhas acima descritas continuam sem atendimento na nova versão do EIA.

28. Em relação à queixa sobre o mapeamento da flora, a universidade se comprometeu a apresentar mapas em escalas que permitissem visualizar com clareza a situação da cobertura vegetal existente na AID do empreendimento, o que não aconteceu até a presente data.

29. No que se refere ao item sazonalidade, a universidade alegou que uma única coleta feita no início da estação chuvosa seria o suficiente para amostrar a flora nativa "uma vez que a floração de diversas espécies amazônicas está associada com o período de transição entre os meses mais secos do ano e o período de chuva, entre novembro e dezembro". Essa justificativa foi descartada tecnicamente na reunião feita em novembro. Há de se ressaltar que a área do empreendimento (interflúvio Madeira – Purus) corresponde a um vazio científico onde apenas recentemente foram feitas prospecções científicas com o objetivo de conhecer a biota local, cujos resultados ainda não foram divulgados.

30. Nesse sentido o diagnóstico da flora da AID se reveste de vital importância para a avaliação da viabilidade ambiental do empreendimento e dessa forma o IBAMA entende ser necessário o atendimento integral ao TR enviado e à avaliação acordada com a equipe técnica da UFAM.

31. Assim, permanecem os itens ausentes na última Nota Técnica, conforme reunião entre IBAMA, DNIT e UFAM;

- Apresentar mapas de vegetação da AID do empreendimento em escala adequada e com legenda coerente com o texto, com base em imagem de satélite recentes;
- Inserir no mapa da AID as parcelas dos levantamentos florísticos e fitossociológicos efetuados;
- Unificar os resultados dos levantamentos florísticos, incorporando a campanha na campinarana situada a cerca de 3 km da rodovia.
- Adequar os levantamentos à metodologia aprovada, devendo ser intensificado o esforço de coleta de plantas não arbóreas seguindo o método de RPELD proposto pela consultora e aprovado pelo IBAMA.
- Respeitar o princípio da sazonalidade devendo ser realizada nova campanha em época seca nos mesmos pontos.
- Retirar a curva de densidade x área e os respectivos comentários do texto que a considera como curva espécie x área.

32. Item 5.2.3 do TR – Fauna

33. **Metodologia proposta pela consultoria e aprovada pelo IBAMA:** seriam instalados 6 módulos de 1X5 km, perfazendo uma trilha em "U" de 11 km com pontos de coleta permanentes, nos quilômetros 300, 350, 400, 450, 535 e 615 da rodovia. Os grupos alvos de estudo seriam: entre os invertebrados, as formigas, lepidópteros e escorpiões; para a herpetofauna, seriam amostrados os anfíbios, lagartos, serpentes, quelônios e crocodilianos; grupo das aves; na mastofauna a

1990

amostragem incluiria mamíferos de pequeno porte não voadores e voadores, bem como mamíferos de médio e grande porte; e ictiofauna.

34. Quanto a sazonalidade foram aprovadas as amostragens para os grupos nas seguintes estações:

- Invertebrados – seca
- Anfíbios, lagartos, serpentes – seca e cheia
- Quelônios e crocodilianos – seca
- Aves – uma semana, sem definição de estação do ano
- Mamíferos de pequeno porte não voadores – seca e cheia
- Mamíferos de pequeno porte voadores – seca e cheia
- Mamíferos de médio e grande porte – seca e cheia
- Ictiofauna – seca e cheia

35. **Dados apresentados no EIA/RIMA protocolado em 16 de setembro de 2008:**

36. O estudo apresentou coletas em apenas dois módulos (km 300 e 350) e, ainda assim, parcialmente, não cobrindo toda a extensão das trilhas nem todas as parcelas previstas.

37. Quanto à sazonalidade o estudo argumenta que não se aplica para levantamento de invertebrados (que será feito no período de seca), répteis (seca) e anfíbios (chuvoso). Para mamíferos o estudo argumenta que poderá ser feito indistintamente na seca ou nas chuvas sem alteração de resultados. Não foram apresentados dados de levantamento de mamíferos de pequeno porte voadores.

38. O levantamento de peixes foi apresentado de acordo com a metodologia apresentada, porém, não foi apresentadas as curvas de acumulação de espécies para esse grupo.

39. Foram solicitadas, portanto, as seguintes adequações:
- *Apresentar os resultados do levantamento de todos os módulos, com cobertura de toda extensão das trilhas e todas as parcelas indicadas na metodologia aprovada;*
 - *Apresentar dados de pelo menos duas campanhas contemplando a sazonalidade para mastofauna e herpetofauna e avifauna.*
 - *Apresentar a curva de acumulação de espécies para o grupo ictiofauna, separadamente para os cursos de águas brancas, pretas e claras, além de curva cumulativa de todos os dados.*

40. **Dados apresentados na nova versão do EIA/RIMA protocolada em 08 de dezembro de 2008:**

41. Não constam no estudo os resultados dos levantamentos de todos os seis módulos, com cobertura de toda extensão das trilhas e parcelas, conforme metodologia proposta pela consultoria e aprovada pelo IBAMA e como acordado em reunião com a UFAM e DNIT no dia 11 de novembro do corrente ano, em Manaus/AM.

42. Não foram apresentados os dados das novas campanhas que completariam um ciclo sazonal de amostragem para os grupos da herpetofauna (anfíbios, lagartos, serpentes) e mastofauna (mamíferos de pequeno porte não voadores e mamíferos de médio e grande porte). Ainda, não foi apresentada qualquer informação em relação aos mamíferos de pequeno porte voadores.

43. A consultoria apresentou as mesmas justificativas que haviam sido colocadas em reunião realizada em Manaus após a elaboração da Nota Técnica nº 211/2008 – COTRA/CGTMO/DILIC/IBAMA. Naquela ocasião, o IBAMA ressaltou a necessidade de cumprimento da metodologia aprovada, a qual foi proposta pela própria consultoria, bem como que seria imprescindível a realização de levantamentos em toda a AID do empreendimento. Foi acordado, em tal reunião, que os novos dados e o atendimento às determinações do IBAMA seriam apresentados na nova versão do EIA/RIMA a ser protocolada neste Instituto.

44. Os levantamentos apresentados constituem praticamente os mesmos que já haviam sido colocados na primeira versão do EIA/RIMA, não abrangendo toda a AID do empreendimento e não contemplando toda a metodologia proposta pela própria consultoria e aprovada pelo IBAMA. Esta

MJR
10
Página 5 de 9

CONFIDENTIAL

equipe entende que não cabe neste momento nova discussão em relação à metodologia de fauna, fato que já foi realizado em abril do corrente ano, sendo esta avaliada e aprovada pelo IBAMA e, por fim, tendo sido emitida a Autorização para Captura, Coleta, Transporte e Exposição nº 049-08/CGFAP, para sua execução.

45. Considerando:

- a) que o empreendimento está inserido em um trecho da Amazônia no qual a floresta encontra-se bastante preservada, apresentando na ADA cerca de 90% de cobertura vegetal e um número possivelmente superior para cobertura vegetal na AID;
- b) o interflúvio entre os rios Madeira e Purus encontra-se em Área Prioritária da Conservação considerada de altíssima prioridade, conforme cita o próprio EIA
- c) a existência de diferentes fitofisionomias ao longo do trecho, fato que não permite, portanto, a extrapolação de dados do levantamento faunístico de apenas dois módulos para toda a AID;
- d) que a área em questão é pouco estudada e que alguns estudos em curso na região indicam a possibilidade de existência de novas espécies e espécies ameaçadas na área;
- e) que dois módulos nos quais não foram realizados levantamentos serão inseridos em área de Unidade de Conservação (Resex do Lago Capanã Grande, na qual seriam instalados os módulos 3 e 4).
- f) A inexistência de quaisquer referentes a pequenos mamíferos não voadores (quirópteros). Segundo a proposta de metodologia apresentada pela UFAM, este grupo *"tem participação decisiva na manutenção de ecossistemas. Além da dispersão de sementes, polinização e controle de insetos, esses mamíferos voadores podem, por outro lado, abrigar agentes patogênicos (vários tipos de bactérias, fungos e vírus)"*. Ainda, segundo a UFAM, os mesmos terão seu habitat alterado caso haja a reativação da BR-319. Em relação ao potencial epidemiológico do morcegos, a UFAM destaca que duas espécies hematófagas (*Desmodus rotundus* e *Diaemus youngi*) foram registradas para o Interflúvio Madeira-Purus.
- g) para os próprios dados já apresentados não foi realizado ciclo sazonal de coletas, conforme acordado.
- h) Há grande possibilidade dos inventários de fauna levantarem novas espécies ou espécies ameaçadas, endêmicas e raras, que podem subsidiar estratégias de preservação da fauna e flora regional, como propostas de novas Unidades de Conservação no interflúvio Madeira-Purus.

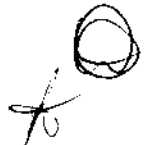
46. Entende-se que os dados faltantes são indispensáveis para avaliação da viabilidade do empreendimento, tendo em vista que sem o diagnóstico completo da área não é possível elaborar a avaliação dos impactos da implantação da rodovia a contento. Tampouco, os dados atuais não permitiriam execução do monitoramento dos impactos da instalação da rodovia sobre o meio biótico.

47. Assim, tendo em vista as considerações, resta ao DNIT a inclusão e o atendimento dos seguintes itens:

- Seguir rigorosamente a Metodologia aprovada pelo IBAMA para Levantamento de Fauna;
- Apresentar os resultados do levantamento de todos os módulos, com cobertura de toda extensão das trilhas e todas as parcelas indicadas na metodologia aprovada;
- Apresentar dados de pelo menos duas campanhas contemplando a sazonalidade para mastofauna e herpetofauna.
- Apresentar a curva de acumulação de espécies para o grupo ictiofauna, separadamente para os cursos de águas brancas, pretas e claras, além de curva cumulativa de todos os dados.

48. **Item 5.3 do TR – Meio Sócio-Econômico**

49. **Item 5.3.3 - Caracterização das Condições de Saúde e Doenças Endêmicas**


Página 6 de 9

CONFIDENTIAL

50. Segundo a reunião IBAMA, DNIT e UFAM não foram acrescentados integralmente no EIA o itens exigidos pela Secretaria de Vigilância em Saúde do Ministério da Saúde, sendo requisitado pelo DNIT o envio da Nota técnica 025/CGPNM/DIGES/SVS, conforme consta do Termo de Referência, o que já foi encaminhado por este IBAMA.

51. No entanto, verificando-se a atual versão do EIA, as informações requisitadas pelo Ministério da Saúde não foram complementadas no estudo ambiental, constando ainda como adequação a ser inserida no EIA pelo DNIT e UFAM

52. Assim, permanece a ausência do seguinte item, aliás já informado ao DNIT e UFAM:
- Apresentar informações sobre Condições de Saúde e Doenças Endêmicas conforme os Itens "a" até "j" da Nota técnica 025/CGPNM/DIGES/SVS, do Ministério da Saúde, constante do Anexo II do TR.

53. Item 5.3.5 - Uso e Ocupação do Solo

54. Mesmo com a NT 211/08/COTRA destacando a necessidade de revisão detalhada do item de "Uso e Ocupação do Solo", e mesmo sendo consenso entre IBAMA, DNIT e UFAM quanto a necessidade de adequação desses itens, continuam algumas incorreções graves como o mapeamento das classes de Uso e Ocupação do Solo na AII.

55. Na Tabela 164 (pág. 465) e Figura 235 (pág. 468) do EIA constam ainda informações irreais sobre a predominância das Classes "Seringa" e Seringa e Castanha", em mais 80% da área total da AII – Área de Influência Indireta, o que é claramente errado no presente trabalho, pois não se relacionam de maneira nenhuma com os dados e mapas fornecidos para AID -Área de Influência Direta.

56. Quanto à apresentação de resultados de Modelagens e Cenários com base em bibliografia especializada para a BR-319, a UFAM argumenta que não seria adequada a apresentação de resultados de cenários de desmatamento para a BR-319 com base em variáveis e condições sociais e econômicas para outras regiões da Amazônia, com maior pressão atual do Arco do Desmatamento. Ainda afirma que seria necessário a elaboração de novo Modelo Matemático específico para a BR-319, considerando a situação atual e as condições socioeconômicas da região.

57. Apesar de concordamos em parte com estas considerações, a não aplicação integral dos Modelagens levantadas para a BR-319, não impede de forma alguma a apresentação mais detalhada do histórico do uso de modelos matemáticos para a Amazônia, e assim detalhando as características e resultados na BR-319, mesmo sabendo que estes ainda necessitam de calibrações para a atual realidade sócio-econômica da rodovia.

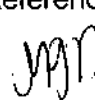

58. Neste caso, o que foi apresentado no EIA no Item "Demonstrar e avaliar criticamente, com dados secundários de modelagem e simulação de cenários de desmatamento" atende parcialmente ao requisitado no Termo de Referência, restando demonstrar os resultados de esforços de modelagens para a Amazônia, como o trabalho de Soares-Filho *et al*, citado no EIA, que mesmo extrapolando dados de outras regiões apresenta-se bastante exemplificativo dos processos/fatores sócio-econômicos e suas interações que convergem aos riscos ambientais possíveis para a rodovia.

59. Mesmo com as adequações necessárias acordadas em reunião, ainda faltam os seguintes itens principais no EIA:

- revisar o Item Uso e Ocupação do Solo, substituindo no EIA todas as referências equivocadas às Classes "Seringa" e Seringa e Castanha", que não possuem relação com o trabalho de classificação executado, nem com os mapas da Área de Influência Direta;
- para o item "Demonstrar e avaliar criticamente, com dados secundários baseados em bibliografia especializada" devem ser apresentados os resultados existentes de modelagem e simulação de cenários de desmatamento e ocupação da região entre os rios Purus e Madeira, conforme as orientações acima.

Conclusões

60. Conforme já destacado nessa Nota Técnica, o ideal seria a realização de check-list integral da nova versão do EIA/RIMA, avaliando todos os itens do Termo de Referência, bem como

 
Página 7 de 9

CONFIDENTIAL

as ressalvas da Nota Técnica 211/08/COTRA/CGTMO/DILIC/IBAMA. No entanto, como tal check-list integral ainda está em desenvolvimento nesta Coordenação, a presente Nota Técnica visa demonstrar temas e itens fundamentais que, sendo finalmente atendidos pelo empreendedor, poderão possibilitar o aceite do EIA/RIMA por parte deste IBAMA.

61. Como se ressalta do item Meio Biótico desta Nota Técnica, o empreendedor somente apresenta argumentos já rebatidos por este IBAMA para a não realização das devidas campanhas de campo para o diagnóstico ambiental adequado da Flora e, principalmente, da Fauna na AID da rodovia, e sua posterior incorporação ao EIA/RIMA.

Grupo – Fauna Metodologia de Fauna aprovada pelo IBAMA	<u>Módulos de Amostragem</u> realizados (localizados em ordem nos Km's 300 e 350)	<u>Módulos de Amostragem</u> não realizados (localizados em ordem nos Km's 400, 450, 535 e 615)
	Invertebrados	1 / 2
Anfíbios, lagartos, serpentes	1 / 2	3 / 4 / 5 / 6
Quelônios e crocodilianos	1 / 2	3 / 4 / 5 / 6
Aves	1 / 2	3 / 4 / 5 / 6
Mamíferos de pequeno porte não voadores	1 / 2	3 / 4 / 5 / 6
Mamíferos de pequeno porte voadores	1 / 2	3 / 4 / 5 / 6
Mamíferos de médio e grande porte	1 / 2	3 / 4 / 5 / 6
Ictiofauna	1 / 2	3 / 4 / 5 / 6

Grupo – Fauna	<u>Sazonalidade</u> Metodologia de Fauna aprovada pelo IBAMA		<u>Sazonalidade</u> atendida ou não no EIA
	Estação seca	Estação chuvosa	
Invertebrados	X	---	---
Anfíbios, lagartos, serpentes	X	X	Não
Quelônios e crocodilianos	X	---	---
Aves	Qualquer estação		---
Mamíferos de pequeno porte não voadores	X	X	Não
Mamíferos de pequeno porte voadores	X	X	Não
Mamíferos de médio e grande porte	X	X	Não
Ictiofauna	X	X	Sim

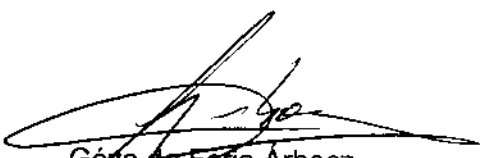
62. A Metodologia de Levantamento de Fauna foi amplamente discutida e acordada previamente entre IBAMA, por sua Diretoria de Licenciamento Ambiental e Diretoria de Uso Sustentável de Biodiversidade e Florestas, DNIT e UFAM, não cabendo, neste momento, quaisquer modificações que visem a mera simplificação de levantamentos, com a extrapolação de dados primários incompletos e insuficientes da Fauna para uma região com ausência ou baixíssimo conhecimento prévio de seus elementos da Biota.

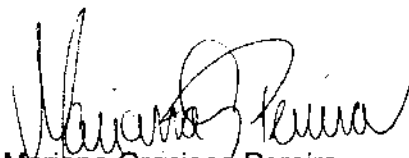
63. Pode-se concluir que a proposta do DNIT e UFAM de não realizar os levantamentos primários de Flora e Fauna, conforme o Termo de Referência e Metodologia aprovados, consiste num claro descumprimento da Legislação Ambiental, mais especificamente dos critérios mínimos exigidos pela Resolução CONAMA 001/1986. Portanto, não caberia ao IBAMA aceitar um EIA falho, aceitando justificativas sem subsistência para a não apresentação de dados primários de fauna, ainda mais para um empreendimento como a BR-319, que interceptará áreas muito bem conservadas e com riscos de geração de novas frentes de desmatamento, como concorda o próprio DNIT e UFAM no documento "Repostas à Nota Técnica 211/2008-COTRA/CGTMO/DILIC/IBAMA" anexado ao EIA.

64. Além disso, há que se considerar como inaceitável a proposta do DNIT e UFAM de não realização dos levantamentos primários, tendo em vista tal fato criar um precedente para outros empreendimentos, nos quais poderiam ser dispensados de uma abordagem técnica e adequada do Meio Biótico,

65. Assim, como única opção viável tecnicamente a se seguir, conclui-se que o EIA/RIMA da BR-319 ainda necessita de várias adequações, correções e complementações para atendimento do Termo de Referência enviado ao empreendedor, notadamente os itens levantados nesta Nota Técnica quanto à Flora e Fauna. Destacando que outros itens a serem adequados podem ser identificados quando da realização do check-list integral do EIA/RIMA, considerando ainda o mapeamento realizado, que apresentou diversos mapas a serem adequados.

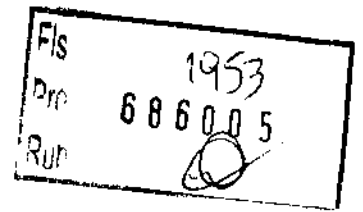
66. Assim, apresenta-se necessário que esta Nota Técnica seja enviada ao DNIT, em conjunto com o requerimento de realização de todas as adequações no EIA/RIMA citadas neste documento, e sugerindo ao DNIT e consultoria que siga atentamente o Termo de Referência e a Metodologia do Levantamento de Fauna, para evitar novas devoluções.


Géza de Faria Arbocz
Técnico Especializado


Mariana Graciosa Pereira
Analista Ambiental


Wanderlei Reinecke
Analista Ambiental

Содержание



SERVIÇO PÚBLICO FEDERAL
MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE
INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS

NOTA TÉCNICA Nº 253/2008 - COTRA/CGTMO/DILIC/IBAMA

Assunto: Resultados do check list do Estudo de Impacto Ambiental da rodovia BR-319/AM-RO, com 405,7 km de extensão.

Data: 18 de dezembro de 2008.

INTRODUÇÃO

1. A presente Nota Técnica visa apresentar os resultados da análise de abrangência (check-list) do EIA/RIMA referente à reconstrução/pavimentação da rodovia BR-319, com a verificação do atendimento dos itens contidos no Termo de Referência emitido pelo IBAMA. O EIA/RIMA aqui analisado refere-se ao enviado pelo DNIT em 08/12/2008, por meio do Ofício 3007/2008/DG.
2. Vale lembrar que as informações sobre o histórico das tratativas entre IBAMA, DNIT e UFAM são detalhadas na Nota 252/2008/COTRA/ CGTMO/DILIC/IBAMA, de 17 de dezembro de 2008, e devido a isso não serão incluídas neste documento.
3. Também se ressalta que os itens já verificados na Nota Técnica 252/2008/COTRA/ CGTMO/DILIC/IBAMA, de 17 de dezembro de 2008, como ausentes ou insuficientes no EIA não serão abordados neste documento. Assim, esta Nota Técnica analisará de forma complementar os itens anteriormente levantados por este IBAMA como impeditivos ao aceite do EIA/RIMA do empreendimento, listados na Nota Técnica 211/08/COTRA/CGTMO/DILIC/IBAMA enviada ao DNIT.

CONSIDERAÇÕES

4. A seguir serão listados itens do Termo de Referência que não foram apresentados e/ou que se encontravam inadequados na Nota Técnica 211/08/COTRA/CGTMO/DILIC/IBAMA, sendo verificada a incorporação desses itens na nova versão do EIA apresentado pelo DNIT, e ressaltando os itens já avaliados na Nota Técnica 252/2008/COTRA/ CGTMO/DILIC/IBAMA.
5. Meio Digital: os arquivos foram apresentados pelo DNIT em formato DVD.
6. Item: ATENDIDO.
7. Item 1.1 do TR – Identificação do empreendedor
 - Cadastro Técnico Federal do representante legal do DNIT;
8. Comentários: o DNIT informou no documento "Respostas à Nota Técnica 211/08/COTRA/CGTMO/DILIC" que não haveria necessidade de apresentação do Cadastro Técnico Federal do DNIT, em vista deste não ser o elaborador do EIA/RIMA, no entanto, como é sabido que o DNIT possui esse CTF, visto que possui diversos outros processos de licenciamento no IBAMA, a ausência desses dados não poderá ser aceita.
9. Situação: **NÃO ATENDIDO**, itens a serem adequados:
 - Cadastro Técnico Federal do representante legal do DNIT e do próprio DNIT;
10. Item 1.2 do TR – Identificação do empreendedor
 - Cadastro Técnico Federal do representante legal da Universidade Federal do Amazonas;

000000000000

7/15
686005
2954
686005

11. Situação: ATENDIDO.

12. Item 1.3 do TR – Dados da Equipe Técnica multidisciplinar

- Cadastro Técnico Federal de alguns membros da equipe técnica, bem como algumas assinaturas no Estudo (lembrando que o estudo deverá ser rubricado em todas as páginas, pelo menos pelos coordenadores dos Meios).

13. Comentários: o CTF dos consultores foi incluído no EIA, mas ainda faltam assinaturas de alguns participantes da elaboração do EIA.

14. Situação: **NÃO ATENDIDO**, itens a serem adequados:

- agregar assinaturas dos consultores que participaram do EIA/RIMA (lembrando que o estudo deverá ser rubricado em todas as páginas, pelo menos pelos coordenadores dos Meios).

15. Item 2.1.1 do TR – Histórico

- retificar o primeiro parágrafo da página 23, informando a extensão da rodovia.

16. Situação: **NÃO ATENDIDO**, persiste o equívoco contido na antiga versão do EIA.

17. Item 2.1.2 do TR – Objetivos do empreendimento

- Apresentar uma análise integrada do sistema viário regional e de suas perspectivas de mudanças, com a implantação do projeto.

18. Comentários: o DNIT e UFAM incorporaram algumas informações sobre o tema, mas ressaltaram que melhor descrição do sistema viário regional encontra-se em outros itens do EIA, tal verificação poderá ser realizada posteriormente no EIA, quando da apresentação de sua nova versão.

19. Situação: ATENDIDO.

20. Item 2.1.4 do TR – Localização Geográfica

- Incorporar nos mapas de Unidade de Conservação do Volume Anexo e no corpo do texto:

a - as UC's: Estação Ecológica de Cuniã (ampliação recente do Decreto s/nº 13/03/2008), Reserva Extrativista do Lago de Cuniã e Unidades de Conservação do Estado de Rondônia (Floresta de Rendimento Sustentado e outras).

b- indicar os nomes de todas as UC's representadas no mapa anexo ao corpo do texto e também das Terras Indígenas da AII

c – incorporar buffer's externos de 10 km para todas as UC's representadas no mapa do Volume Anexo e no corpo do texto.

21. Comentários: o Mapa de Áreas Protegidas (Anexo I.1.2.5) não agregou as Unidades de Conservação no Estado de Rondônia, bem como o Parque Nacional de Mapinguari, mas que se encontra corrigido no Anexo I.1.4.3 – Unidades de Conservação Existentes e Propostas, apesar desse mapa não apresentar uma visualização clara dos limites de todas as UC's, devido à sobreposição dos limites de alguma UC's com os buffer's externos de outras.

22. Situação: ATENDIDO.

23. Mapeamento Geral constante do EIA/RIMA

24. Em reunião entre IBAMA, DNIT e UFAM, na fase de discussão do Termo de Referência, foram definidas e acordadas as seguintes escalas de apresentação de mapas:

a - Meio Físico: AII – 1:50.000 e AID - 1:20.000, salvo quando as bases disponíveis para geologia, geomorfologia e solos forem 1:250.000 (IBGE/DSG, EMBRAPA);

b - Meio Biótico: AII - 1:50.000 e AID – 1:20.000;

c - Meio Sócio-econômico: AII - 1:250.000 e AID - 1:20.000;

25. Na versão anterior do EIA, este IBAMA levantou várias incoerências quanto ao atendimento dessas escalas na maioria dos mapas apresentados, além de vários mapas conterem equívocos entre a escala demonstrada na legenda e a escala real, entre outras adequações no formato de

Handwritten initials and a circle around a letter 'A'.

COMMUNICATIONS

FIS
Proc. 886005
1955
Q

apresentação dos mapas (tamanho, coordenadas utilizadas e malhas de coordenadas). Assim, foi requisitado ao DNIT:

- revisão de todos os mapas do EIA quanto à escala do TR, corrigindo os erros de escala apresentados nos mapas anexos aos Volumes de texto, e ainda com a inserção de malha de coordenadas visível em todos os mapas (inclusive no Volume "Comunidades Indígenas" e no Volume "RIMA"), preferencialmente em UTM, e seguindo as orientações acima.

26. Na atual versão do EIA, o DNIT procedeu a correção dos equívocos da ausência de correlação entre a escala da legenda do mapa e a escala real de apresentação, mas apresentou o documento "Respostas à Nota Técnica 211/08/COTRA/CGTMO/DILIC", com justificativas para o não atendimento das escalas anteriormente acordadas e constantes do TR. Tais justificativas são a seguir analisadas:

- Mapas de Dados do Empreendimento, Área de Influência, Passivos Ambientais e Vulnerabilidade Ambiental: segundo o empreendedor as escalas foram definidas para a melhor apresentação dos dados disponíveis;

- Mapas do Meio Físico (Geologia, Geomorfologia e Solos): segundo o empreendedor, as bases disponíveis para o Meio Físico seriam de 1:250.000, não possibilitando melhor escala de apresentação (IBGE/DSG). Tal fato já foi objeto de discussão entre IBAMA, DNIT e UFAM, sendo que o próprio TR estabelece essa ressalva quanto os dados cartográficos existentes e sua adequação à escala dos Mapas do Meio Físico. No entanto, tal adequação demanda uma justificativa no corpo do texto do EIA, para prestar os esclarecimentos devidos quanto ao não atendimento do TR nesse item.

- Mapas do Meio Biótico (Vegetação e Pontos de Amostragem de Fauna): segundo o DNIT as adequações foram realizadas, mas visualizando os mapas do EIA, verifica-se que vários mapas ainda com inadequações ao TR na Área de Influência Indireta, onde a escala deveria ser 1:50.000, já que os mapas da AII foram apresentados em 1:1400.000. Apesar dessa inadequação, o item mais problemático quanto aos mapas de vegetação está na ausência da classificação adequada das várias fitofisionomias, e sua separação clara e visível nesses mapas, pois se constata que em vários mapas a AID corresponde apenas a um "zoom" ou aproximação do mapa da AII, não acrescentando nenhuma informação ou nível de detalhe ao mesmo. Tal fato demanda um trabalho mais detalhado de classificação das fitofisionomias na AID com base nas imagens de satélite LandSat já disponibilizadas no EIA.

- Mapas de Unidades de Conservação: este IBAMA requisitou anteriormente a modificação das escalas dos mapas para adequação às escalas do Meio Biótico (AII - 1:50.000 e AID - 1:20.000), mas segundo o empreendedor a escala atualmente utilizada apresenta-se a mais adequada para visualização das UC's, o que poderá ser aceito por este Instituto. Todavia, os mapas ainda não apresentam uma visualização clara dos limites de todas as UC's, devido à sobreposição dos limites de alguma UC's com os buffer's externos de outras, demandando a correção desse problema;

- Mapas do Meio Sócio-econômico: o empreendedor alega que a escala de apresentação nos mapas da versão atual do EIA, foram ajustadas para a melhor visualização dos dados levantados. Cabe destacar que as escalas do TR (AII - 1:250.000 e AID - 1:20.000) foram debatidas e acordadas pelo IBAMA, DNIT e UFAM, no entanto não foram apresentadas pela UFAM quaisquer restrições anteriores para o atendimento do TR, entende-se que tais justificativas deveriam ser enviadas pelo DNIT e UFAM em tempo anterior à apresentação do EIA, para possibilitar uma discussão mais aprofundada quanto a modificações ou ajustes das escalas requeridas pelo TR.

Neste momento atual, seria necessária uma análise específica de cada um dos mapas do Meio Sócio-econômico, para verificar as bases disponíveis e as possibilidades de escalas que garantisse uma melhor apresentação. Como tal medida seria, na verdade, a efetiva análise de mérito técnico do EIA e não um check-list propriamente dito, entende-se que possíveis ajustes nas escalas dos mapas do Meio Sócio-econômico deverão ser solicitadas quando do início das análises técnicas da versão final do EIA, ainda a ser apresentado pelo DNIT.

27. Na atual versão do EIA (08/12/2008), foram apresentados os seguintes conjunto de mapas e suas escalas, em síntese:


A JMT

2000

Fls
Proc. 1956 686005
Rubr.

Mapas ou conjunto de mapas	Escala solicitada no Termo de Referência	Escala - EIA Área Influência Indireta	Escala -EIA Área Influência Direta	Atendimento TR ou justificativas modificação da escala	ao com para da
Mapas Gerais					
Anexo I.1.2 – Mapa de Localização Geográfica	adequada	1:1.400.000	----	Sim	
Anexo I.1.1 – Área de Influência do empreendimento – Cartas Imagem	adequada	1:1.400.000	1: 50.000	Sim	
Meio Físico					
Anexo I.1.3.3 – Meio Físico – Solos	All - 1:50.000 e AID – 1:20.000	1:1.140.000	1: 250.000	Justificativa apresentada	
Anexo I.1.3.3 – Área Hidrográfica	All - 1:50.000 e AID – 1:20.000	1:700.000 e 1: 2.000.000	----	Justificativa apresentada	
Anexo Meio Físico Geomorfologia	All - 1:50.000 e AID – 1:20.000	1:1.400.000	1.250.000	Justificativa apresentada	
Anexo Meio Físico Geologia	All - 1:50.000 e AID – 1:20.000	1:1.400.000	1.250.000	Justificativa apresentada	
Anexo I.1.4.1 - Passivos Ambientais	adequada	1:1.600.000	----	Sim	
Meio Biótico					
Mapa de Uso do Solo e Cobertura Vegetal	All - 1:50.000 e AID – 1:20.000	1:1.400.000 e 1:250.000	1:20.000	Justificativa apresentada	
Anexo I.1.4.1 – Caracterização da Vegetação	All - 1:50.000 e AID – 1:20.000	----	1:20.000	Justificativa apresentada	
Anexo I.1.4.1 - Tipologia vegetacional	All - 1:50.000 e AID – 1:20.000	1:1400.000 e 1:50.000	1:20.000	Justificativa apresentada	
Anexo I.1.4.1 - Tipologias e paisagens ocorrentes na AID / Unidades amostrais	All - 1:50.000 e AID – 1:20.000	---	AID 1:700.000 e 1:20.000	Justificativa apresentada	
Anexo I.1.2 -Tipologia Vegetacional	All - 1:50.000 e AID – 1:20.000	1:1.400.000	----	Justificativa apresentada	
Anexo I.1.4.1 - UC's	adequada	1:1.600.000	----	Sim	
Anexo I.1.2 - Áreas protegidas	adequada	1:1.400.000	----	Sim	
Anexo I.1.7.1 a I.1.7.6 - Vulnerabilidade Ambiental	adequada	1:1.400.000	----	Sim	
Meio Sócio- econômico					
Anexo I.1.2 -Principais Núcleos Rurais	All - 1:50.000 e AID – 1:20.000	1:1.400.000	----	Justificativa apresentada	
Anexo I.1.2 –Mapa Fundiário	All - 1:50.000 e AID – 1:20.000	1:1.400.000	----	Justificativa apresentada	
Anexo I.1.2 - Situação Mineraria	adequada	1:1.400.000	----	Sim	
Anexo I.1.2 - Malha Viária	All - 1:50.000 e AID – 1:20.000	1:1.400.000	----	Justificativa apresentada	
Anexo I.1.2 (8 a 11) Áreas Alagadas, Áreas	Adequada	----	1:700.000	Sim	

CONFIDENTIAL

Fis 7957
 Proc. 686005
 Rubr. 

Degradadas, Corpos d'água e Obras-de-arte				
Anexo I.1.5.1 - Terras Indígenas – Aldeias e Situação Fundiária	All - 1:250.000 e AID - 1:20.000	1:1.400.000	----	Justificativa apresentada
Anexo I.1.5.1 - Mapas do Meio Sócio-econômico – População e Migração	All - 1:250.000 e AID - 1:20.000	All 1:1.400.000	----	Justificativa apresentada
Anexo I.1.5.1 – Meio Sócio-Econômico – Mapa Fundiário	All - 1:250.000 e AID - 1:20.000	---	1:900.000	Justificativa apresentada
Anexo I.1.5.1 – Mapa Localização das Comunidades	All - 1:250.000 e AID - 1:20.000	----	1: 1.400.000	Justificativa apresentada
Anexo I.1.5.1 - Mapas Localização dos Empreendimentos	All - 1:250.000 e AID - 1:20.000	----	1.400.000 e 1:20.000	Justificativa apresentada
Anexo I.1.5.1 - Mapa Arqueologia	All - 1:250.000 e AID - 1:20.000	1.400.000 e 1:700.000	----	Justificativa apresentada

28. Assim, tendo em vista as considerações acima e solucionados os problemas de escala de apresentação, conclui-se ainda ser necessárias as seguintes adequações no EIA, de forma a corrigir os problemas detectados:

29. Situação **ATENDIDO PARCIALMENTE**, nos seguintes itens:

30.

- revisar os mapas de Cobertura Vegetal e Uso e Ocupação do Solo para a AID, realizando a classificação adequada e detalhada das fitofisionomias e formas de uso do solo com base nas imagens de satélite disponíveis.

- revisar os mapas de Unidades de Conservação, possibilitando a visualização clara de todos os limites das unidades de conservação existentes e propostas e de seus buffer's externos de 10 Km, corrigindo a impossibilidade de visualização devido à sobreposição dos limites de alguma UC's com os buffer's externos de outras (segure-se a não utilização de cores nos polígonos dos buffer's, mas somente a indicação das linhas destes).

31. Item 2.1.5 do TR – Inserção Regional

- No item "Identificação dos programas públicos ou da iniciativa privada que possam interferir, positiva ou negativamente, no projeto", incorporar a diretrizes e interface com PAC – Programa de Aceleração do Crescimento, PNLT – Plano Nacional de Logística de Transportes, PPCDAM – Programa de Proteção e Controle do Desmatamento da Amazônia Legal; Macro-zoneamento Ecológico- Econômico do Estado do Amazonas.

- No item "Informar as atividades ou empreendimentos da área de influência que venham potencializar os impactos ambientais gerados"; descrever a situação/implantação (previstos/criados/implantados/em implantação) dos projetos de assentamento do INCRA e ITEAM - Instituto de Terras do Amazonas, parcialmente identificados no mapeamento de assentamentos.

- No Item "Analisar a possibilidade de implantação de empreendimentos rodoviários para interligação das sedes municipais da Área de influência Indireta ao eixo da rodovia BR-319", verificar propostas ou possível planejamento de integração da rodovia BR-319 com as sedes de Canutama; Beruri; prolongamento da rodovia AM-254 até Nova Olinda do Norte; e rodovia de ligação com Iranduba, e desta até Manaus, por meio das pontes sobre o Rio Negro (em implantação) e sobre o rio Solimões (prevista).

- No item "Legislação Aplicável – página 62" incorporar a Legislação estadual do Amazonas pertinente aos diversos temas apresentados.

32. Comentários: o DNIT informou no documento "Respostas à Nota Técnica 211/08/COTRA/CGTMO/DILIC" que o primeiro e o último item acima citado foram incorporados ao EIA, o que foi verificado no EIA atual, no entanto, ainda faltam informações sobre a situação geral dos projetos de assentamento do INCRA e ITEAM - Instituto de Terras do Amazonas, bem como a

000000000000

Fis 1958
Proc. 6860-05
Sub. 01

verificação dos empreendimentos propostos ou planejados com possível integração com a rodovia BR-319 como as estradas de interligação das sedes de Canutama; Beruri; prolongamento da rodovia AM-254 até Nova Olinda do Norte; e rodovia de ligação com Iranduba.

33. Situação: **ATENDIDO PARCIALMENTE**, nos seguintes itens:

- No item "Informar as atividades ou empreendimentos da área de influência que venham potencializar os impactos ambientais gerados"; descrever a situação/implantação (previstos/criados/implantados/em implantação) dos projetos de assentamento do INCRA e ITEAM - Instituto de Terras do Amazonas, parcialmente identificados no mapeamento de assentamentos.
- No Item "Analisar a possibilidade de implantação de empreendimentos rodoviários para interligação das sedes municipais da Área de influência Indireta ao eixo da rodovia BR-319", verificar propostas ou possível planejamento de integração da rodovia BR-319 com as sedes de Canutama; Beruri; prolongamento da rodovia AM-254 até Nova Olinda do Norte; e rodovia de ligação com Iranduba

34. Item 2.2 do TR - Descrição do Projeto

35. Comentários: Mesmo com algumas justificativas apresentadas pelo empreendedor, não foram atendidos os seguintes itens do check-list anterior do EIA, como abaixo:

- Adequar a seção tipo de projeto descrita no EIA, pois no texto há informação de seção total de 9,30m, com 01 metro de acostamento lateral, mas na Figura 6 há descrição de acostamento de 1,20m.

- descrever as intervenções necessárias na plataforma e não somente informar os volumes de terraplanagem, e incluir dados sobre a necessidade de reforço do sub-leito, reforço de sub-base e base da rodovia etc, apresentando sucintamente as ações necessárias;

- No item "possível localização das jazidas, bota-foras e canteiros de obra", listar a localização e informações sobre os bota-foras de projeto,

36. Situação: **ATENDIDO PARCIALMENTE** nos itens acima.

37. Item 3.2.1 do TR - Alternativas de Modalidade de Transporte

- incluir as análises apresentadas no Seminário "Ferrovia e BR-319 – um Debate Necessário e Urgente para o Amazonas" de março de 2008, incluindo as Matrizes de Decisão Rodovia x Governança; Ferrovia x Governança e as demais variações, e indicando os Fatores de Decisão e itens ambientais avaliados, apresentado as interações entre eles itens, e as considerações e conclusões alcançadas.

38. Comentários: o empreendedor afirmou que tais informações constam da nova versão do EIA, neste item e também em outras partes do estudo, principalmente no Prognóstico Ambiental. Quanto a essas justificativas, seria necessário uma análise do mérito e pertinência das informações apresentadas, o que não caberia nessa fase do processo de licenciamento.

39. Situação: **ATENDIDO**, demandando análise da pertinência técnica.

40. Item 5.1.2 do TR – Clima

- Incluir os valores médios de todos os meses do ano (apresentação de gráfico ou tabela):

- a - Estações de Manaus e Porto Velho: dados sobre precipitação média mensal;

- b - Estações de Lábrea e Manicoré: dados sobre precipitação média mensal e balanço hídrico.

41. Comentários: o empreendedor justificou que os dados de precipitação média mensal já se encontravam no EIA, no entanto os gráficos apresentados indicam somente os valores históricos de precipitação numa série 1978-2007, no entanto, estes não indicam os índices pluviométricos médios para todos os meses do ano (por exemplo: dezembro – precipitação média de 200 mm), o que é fácil incorporação ao EIA pelo empreendedor, já que no Item Recursos Hídricos são apresentados figuras com valores médios aproximados de precipitação.

42. Quanto aos dados de balanço hídrico, foi informado que estes não estão disponíveis, o que poderá ser aceito para efeito de check-list.

43. Situação: **NÃO ATENDIDO**, nos seguintes itens:

- Incluir os valores médios de todos os meses do ano (apresentação de gráfico ou tabela):

000000000000

- a - Estações de Manaus e Porto Velho: dados sobre precipitação média mensal,
- b - Estações de Lábrea e Manicoré: dados sobre precipitação média mensal.

44. Item 5.1.5 do TR – Solos:

- Apresentar descrição e indicação dos graus de erodibilidade dos tipos de solos na Área de Influência Indireta;

- Apresentar mapa temático de aptidão agrícola na Área de Influência Indireta, em formato A1 (mapa índice) e Formato A3 (mapa específicos) .

45. O IBAMA entende que as alegações da UFAM sobre a impossibilidade de elaborar um mapa de erodibilidade dos solos existentes ao longo da AID do empreendimento, não são consistentes pois existem dados, ou pelo menos como obtê-los, e tecnologia disponíveis para a sua confecção. As informações do Projeto Executivo da rodovia sobre o tema, se utilizadas, devem ser incorporadas no texto do EIA de forma integrada e não separadamente. Há de se ressaltar que o projeto executivo não integra o processo de licenciamento nesta fase anterior à emissão da LI e dessa forma, portanto, o IBAMA não tem como avaliar a qualidade da informação contida neste documento.

46. Da mesma forma, o IBAMA considera que é possível a elaboração de um mapa de aptidão agrícola para a AID do empreendimento. A alegação de que a determinação da aptidão agrícola de um solo exige um estudo muito aprofundado e específico para uma determinada cultura (ou até mesmo variedade conforme diz a universidade), não tem base técnica pois é possível, a partir de dados edafoclimáticos e topográficos, indicar a aptidão agrícola para grandes grupos de culturas agrícolas ou florestais como culturas anuais, perenes, pastagens ou reflorestamento, por exemplo. Uma alternativa para o mapa de aptidão agrícola seria a determinação da classe de capacidade de uso dos solos locais (o que na prática traz o mesmo tipo de informação do mapa de aptidão agrícola, porém de outra forma).

47. Vale ressaltar que esse tipo de exigência não é novidade nos estudos de impacto ambiental encaminhados ao IBAMA, sendo que várias outras obras rodoviárias e ferroviárias em execução na região norte, como a BR-317 (AM/AC, justamente no mesmo interflúvio do Madeira e Purus), BR-230 (MT/PA) e ramal ferroviário de Serra Sul, entre outras, têm apresentado mapas de aptidão agrícola de forma satisfatória.

48. Portanto entendemos que as justificativas da UFAM para o não atendimento destes itens exigidos no TR, não podem ser aceitas, devendo o TR ser cumprido integralmente neste quesito.

49. Situação: **NÃO ATENDIDO**, nos seguintes itens:

- Apresentar descrição e indicação dos graus de erodibilidade dos tipos de solos na Área de Influência Indireta;

- Apresentar mapa temático de aptidão agrícola na Área de Influência Indireta, em formato A1 (mapa índice) e Formato A3 (mapas específicos).



50. Item 5.1.5 do TR – Recursos Hídricos

51. Comentários: da mesma forma que na versão anterior do EIA, somente foi demonstrado o mapeamento do sistema hidrográfico da AII, sem uma caracterização adequada das principais características dos rios e igarapés interceptados pela rodovia, como citação das principais sub-bacias, os principais cursos d'água atravessados pela rodovia, áreas de drenagem, áreas alagadiças e outros pontos notáveis ao longo da rodovia etc.

52. Quanto às outras justificativas, os valores dos parâmetros anteriormente ausentes, foram incorporados ao EIA, menos para Clorofila "a" e Coliformes Termotolerantes onde foram relatados problemas de amostragem pela empresa de consultoria, principalmente em relação à distância dos locais de amostragem e à dificuldade de locomoção das amostras ao laboratório. Tais ausências deverão ser objeto de avaliação de mérito posterior quanto da análise do Diagnóstico da qualidade da água na região, entretanto, tais justificativas deveriam ter sido incorporadas ao EIA.

53. Também a Tabela 12 foi apresentada sem indicação dos pontos amostrais de qualidade de água, o que deverá ser corrigido pelo empreendedor. Outros itens ausentes na anterior versão do EIA não foram apresentados.

54. Situação: **ATENDIDO PARCIALMENTE**, falta os seguintes itens:

2000

Fls 1960
Proc. 686005
Sub: [illegible]

- Caracterizar o sistema hidrográfico da área de influência, com detalhamento da área de influência direta e nas travessias dos corpos d'água.

- incorporar no EIA as justificativas do documento "Respostas à Nota Técnica 211/08/COTRA/CGTMO/DILIC" para a não apresentação dos dados de clorofila "a".

- Não foram apresentados os limites de detecção dos métodos utilizados para todos os parâmetros, devendo ser inseridos no Item "Metodologia Aplicada" e na Tabela de apresentação dos dados;

- Apresentar os dados ou justificar no item "Metodologia Aplicada" a não execução de pontos amostrais indicados no TR, relativos aos rios e igarapés com previsão de pontes "principais OAE previstas", e corpos d'água contíguos aos canteiros-de-obra e às jazidas previstas, em vista de já ter sido indicados nos projetos tais locais ao longo da rodovia.

- Apesar de descrito na "Metodologia utilizada" os dados sobre condições durante a coleta das amostras (profundidade, transparência- Disco de Secchi - e temperatura do ar), não foram apresentados para cada ponto amostral.

55. Item 5.2.4 do TR – Unidades de Conservação

- Incorporar no EIA e mapas as Unidades de Conservação na Área de influência Indireta:

a - as UC's: Estação Ecológica de Cuniã (ampliação recente do Decreto s/nº 13/03/2008), Reserva Extrativista do Lago de Cuniã e Unidades de Conservação do Estado de Rondônia (Floresta de Rendimento Sustentado e outras).

b – incorporar buffer's externos de 10 km para todas as UC's representadas no mapa do Volume Anexo e no corpo do texto, e indicar em tabela a distância mínima de cada UC em relação à rodovia.

56. Comentários: apesar de apresentar informações de forma superficial sobre as Unidades de conservação ausentes na versão anterior (Estação Ecológica de Cuniã (ampliação recente do Decreto s/nº 13/03/2008), Reserva Extrativista do Lago de Cuniã e Unidades de Conservação do Estado de Rondônia (Floresta de Rendimento Sustentado e outras), a verificação da qualidade técnica desses dados somente será realizada na análise integral do EIA, em fase posterior.

57. Situação: ATENDIDO.

58. Item 5.3 do TR – Meio Sócio-Econômico

59. Item 5.3.2 - Caracterização Populacional

- Não foram apresentados dados sobre densidade populacional dos Municípios da Área Influência Direta e Indireta, e zoneamentos existentes (como Zoneamento Ecológico-Econômico, zoneamento agro-florestais etc).

60. Comentários: segundo o empreendedor, o Zoneamento Ecológico-Econômico do Estado do Amazonas ainda não está disponível e oficializado, pois ainda demanda aprovação da Assembléia Legislativa Estadual, devido a isso suas informações específicas não foram incluídas no EIA, quanto aos outros dados ausentes sobre densidade populacional, estes foram incorporados ao EIA.

61. Situação: ATENDIDO.

62. Item 5.3.6 – Reassentamento e Desapropriação

- reapresentar o item "Estimativa e mapeamento de todas as áreas previstas para indenização e desapropriação devido às intervenções realizadas para implantação do empreendimento", tendo em vista que não foram descritas detalhadamente os locais realmente passíveis de desapropriação ou relocação de ocupantes e benfeitorias (tipo de ocupação/benfeitoria, localização precisa da área a ser desapropriada etc), e ainda o Anexo I.1.5.7, referente ao mapa de áreas de desapropriação/relocação não foi encontrado junto aos volumes e mapas que compõem o EIA.

63. Comentários: Apesar do empreendedor afirmar que tais dados foram atendidos na nova versão do EIA, o texto permanece o mesmo da versão anterior, sem quaisquer modificações.

64. Situação: **NÃO ATENDIDO.**

A MGR

CONFIDENTIAL

65. Item 5.3.9 do TR - Patrimônio Histórico, Cultural e Arqueológico
- acrescentar no EIA informações sobre a existência ou não de "possíveis áreas de valor histórico, turístico, cultural e paisagístico na área de influência direta" da rodovia.
66. Comentários: o DNIT informou que o texto foi melhorado foi acrescentado ao EIA, todavia o mesmo texto permanece na versão atual do estudo, e mesmo que seja conhecida a ausência de locais importantes do ponto de vista histórico, turístico, cultural e paisagístico, tal situação deverá ser, no mínimo, citada no EIA.
67. Situação: **NÃO ATENDIDO**
68. Item 5.4 do TR - Passivos Ambientais
- Inserção de todas as fichas cadastrais com "Identificação e descrição de cada passivo ambiental, com relatório fotográfico e croquis/representações", em vista da apresentação de somente 120 fichas para um total de 230 passivos listados nas tabelas.
- em caso da inserção dos dados demandarem nova descrição ou complementação dos demais critérios do TR quanto a Item "passivos Ambientais", isto deverá ser realizado pelo empreendedor.
69. Situação: ATENDIDO, demandando análise do mérito técnico, após apresentação da versão final do EIA.
70. Item 6 do TR - Análise Integrada
- reavaliar o item "Análise Integrada", conforme as orientações acima e a descrição contida no TR.
71. Comentários: o DNIT argumentou que as informações ausentes do Item "Análise Integrada", como principais aspectos e fatores ambientais, que levem a modificações futuras (como indução ao desmatamento, ocupação regional, fauna, assentamentos), estão descritos posteriormente no Prognóstico e Avaliação de Impacto Ambiental.
72. Situação: ATENDIDO, demandando análise do mérito técnico, após apresentação da versão final do EIA.
73. Item 7.2 do TR - Identificação dos Impactos Ambientais
74. Comentários: o empreendedor afirmou que a nova versão do EIA contemplou todos os itens de avaliação de impactos e considerados insuficientes por este IBAMA, sendo que, analisando o estudo atual, verifica-se a necessidade de análise completa das informações do EIA, visto que o empreendedor argumenta que vários impactos ambientais foram descritos em outros tópicos do EIA, mas como tal ação demanda a análise da pertinência e da qualidade técnica dos estudos, tal avaliação será realizada quando da apresentação da versão final do EIA.
75. Situação: ATENDIDO, demandando análise do mérito técnico, após apresentação da versão final do EIA.
76. Item 8.2 do TR - Programas de Controle e Monitoramento
- agregar todo o material contido no Volume 6 – Programas de Monitoramento Ambiental ao EIA na itemização exigida pelo TR, ou seja antes o item 9 "Conclusões", e não em volume à parte.
77. Situação: ATENDIDO.
78. Item 10 do TR - Bibliografia
- incorporar todas os itens de "Referências Bibliográficas" que se encontram dispersos ao final dos vários volumes, em um capítulo específico, conforme requer o TR encaminhado.
79. Comentários: o item "Referências Bibliográficas" foi incluído em volume único, no entanto, as referências não foram separadas por áreas de conhecimento como já esclarecido no Termo de Referência, assim como se trata de item de fácil correção, esta adequação deverá ser inserida na posterior versão final do EIA
80. Situação: **ATENDIDO PARCIALMENTE.**

CONFIDENTIAL

PRO 1962
686005

- Listar a bibliografia consultada para a realização dos estudos, especificada por área de abrangência do conhecimento, de acordo com as normas técnicas de publicação da ABNT.

81. Item 11 do TR - Glossário

- incorporar todas os itens de referentes a "Glossário" que se encontram dispersos ao final dos vários volumes, em um capítulo específico, conforme requer o TR encaminhado.

82. Situação: ATENDIDO.

83. ITEM – RIMA – RELATÓRIO DE IMPACTO AMBIENTAL

84. Comentários: o RIMA foi reapresentado pelo DNIT com a agregação das orientações especificadas pelo IBAMA, sendo que o tamanho do documento foi reduzido de 300 para 95 páginas, com maior número de figuras e um resumo mais adequado para esse tipo de estudo. Apesar disso, nota-se a ausência de alguns mapas fundamentais para ilustrar e propiciar uma visualização mais clara do empreendimento e da sua Área de Influência para o público em geral.

85. Situação: **ATENDIDO PARCIALMENTE**, DEMANDA INCLUSÃO DE MAPAS .

86. Será necessária a incorporação dos seguintes mapas no RIMA:

- mapeamento com localização da rodovia e Unidades de Conservação presentes na Área de Influência Indireta, incluindo as já existentes e aquelas propostas para região, e ainda as Terras Indígenas.

- mapeamento de vegetação na Área de Influência da rodovia, indicando todas as fitofisionomias existentes, e indicando ainda as classes de Uso e Ocupação do Solo;

- tais mapas devem ser apresentados em formato A3 ou A2 no mesmo volume do RIMA, e em escala adequada.

Conclusões

87. Após realização do check list do EIA/RIMA da rodovia BR-319, apresentado pelo DNIT em 08/12/2008, conclui-se que esses estudos ambientais ainda necessitam de adequações, correções e complementações para atendimento do Termo de Referência enviado ao empreendedor.

88. Assim, concluímos que esta Nota Técnica seja enviada ao DNIT para a realização das adequações consideradas como "NÃO ATENDIDAS" ou "ATENDIDAS PARCIALMENTE" listadas nesses documentos, em síntese a seguir:

Item do TR	Adequações solicitadas pelo IBAMA no check-list
Item 1.1 do TR – Identificação do empreendedor	NÃO ATENDIDO
Item 1.3 do TR – Dados da Equipe Técnica multidisciplinar	NÃO ATENDIDO
Item 2.1.1 do TR – Histórico	NÃO ATENDIDO
Mapeamento Geral constante do EIA/RIMA	ATENDIDO PARCIALMENTE
Item 2.1.5 do TR – Inserção Regional	ATENDIDO PARCIALMENTE
Item 2.2 do TR - Descrição do Projeto	ATENDIDO PARCIALMENTE
Item 5.1.2 do TR – Clima	NÃO ATENDIDO
Item 5.1.5 do TR – Solos:	NÃO ATENDIDO
Item 5.1.5 do TR – Recursos Hídricos	ATENDIDO PARCIALMENTE


MJP

Continued

Fis 1963
Proc 686005
Ritr

Item 5.3.6 – Reassentamento e Desapropriação	NÃO ATENDIDO
Item 5.3.9 do TR - Patrimônio Histórico, Cultural e Arqueológico	NÃO ATENDIDO
Item 10 do TR - Bibliografia	ATENDIDO PARCIALMENTE
ITEM – RIMA – RELATÓRIO DE IMPACTO AMBIENTAL	ATENDIDO PARCIALMENTE

89. Cabe lembrar que, em conjunto com a presente Nota Técnica, o DNIT deverá atender às adequações contidas na Nota Técnica 252/08/COTRA/CGTMO/DILIC/IBAMA, de 17 de dezembro de 2008, sendo que a junção dos itens ausentes e insuficientes dessas duas Notas Técnicas compõem o check-list integral e conclusivo da versão do EIA/RIMA datado de 08/12/2008.


Géza de Faria Arbocz
Técnico Especializado

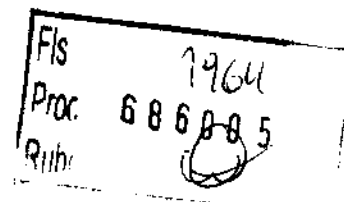

Mariana Graciosa Pereira
Analista Ambiental


Wanderlei Reinecke
Analista Ambiental

CONFIDENTIAL



SERVIÇO PÚBLICO FEDERAL
MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE - MMA
INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS - IBAMA
DIRETORIA DE LICENCIAMENTO AMBIENTAL
COORDENAÇÃO-GERAL DE TRANSPORTES, MINERAÇÃO E OBRAS CIVIS
SCEN - Trecho 2, Edifício Sede - Bloco C, Brasília - DF CEP: 70.818-900
Tel.: (0xx) 61 3316-1071, Fax: (0xx) 61 3307-1801 - URL: <http://www.ibama.gov.br>



Ofício nº 225 /2008/COTRA/CGTMO/DILIC/IBAMA

Brasília, 18 de Dezembro de 2008


A Sua Senhoria o Senhor
Tenente Coronel Mário Pedroza
Comandante
7º BEC – Sétimo Batalhão de Engenharia de Construção
Avenida das Nações, nº 2100
69912-600 Rio Branco / AC
PABX: (68) 3226-3253 / 3227-1121 / 3226-3437

Assunto: licenciamento ambiental da rodovia 319/AM-RO.

Senhor Coordenador,

1. Em recente vistoria de técnicos deste Instituto no Segmento B da rodovia BR-319 (Porto Velho/RO a Humaitá/AM, foram encontradas pendências relativas um posto de abastecimento e tancagem no Km 4,5 a partir de Porto Velho/RO, na coordenadas UTM 20L 393935/ 9034944, local também utilizado como jazida para as obras da rodovia..
2. Após questionamento ao 5ºBEC – Quinto Batalhão de Engenharia de Construção, este afirmou que tal estrutura estava sob responsabilidade desse 7º BEC, conforme o Ofício 070-S4/7ºBEC, em anexo.
3. Desta forma, para sanar esta irregularidades relacionadas, venho requerer as seguintes ações:
a – Apresentar, em prazo de 15 dias, a Licença Ambiental emitida pelo Órgão Estadual do posto de abastecimento localizado na área da jazida do Km 4,5; ou o relatório de desativação das estruturas de tancagem e abastecimento
b – Em caso de continuidade de utilização do posto de abastecimento do Km 4,5, implementar as seguintes ações: impermeabilização do piso do posto (área de tancagem e área de abastecimento), muros de contenção, canaletas de drenagem para vazamentos no local da bomba, e caixa separadora de água – óleo.
4. Vale lembrar que o Relatório de Vistoria realizado por este IBAMA já foi devidamente encaminhado ao DNIT, listando inclusive esta pendência ambiental, em conjunto com a necessidade de aplicação dos Programas Ambiental do Termo de Acordo e Compromisso da BR-319.

Atenciosamente,


Eugênio Pio Costa
Coordenador de Transporte
COTRA/CGTMO/DILIC

CONFIDENTIAL



FIS
IDM
1965
68/IBAMA 5
PROTÓCOLO
DILIC/DIQUA
Nº: 15.710
DATA: 19/12/08
RECEBIDO: Flan

DOCUMENTO

Nº Documento : 10100.005566/08

Nº Original : 776/08

Interessado : SECRETARIA DE ESTADO DE MEIO AMBIENTE

Data : 18/12/2008

Assunto : SOLICITA APOIO QUANTO A PRIORIZAÇÃO DO PROCESSO DE LICENCIAMENTO AMBIENTAL DAS RODOVIAS BR- 307, BR 317 E BR 319, NO ESTADO DA AMAZONAS.

ANDAMENTO

De : GABIN

Para : DILIC1

Data de Andamento: 18/12/2008 09:48:00

Observação: DE ORDEM PARA PROVIDENCIAS DEVIDAS.

Assinatura da Chefia do(a) GABIN

Vitor Carlos Kaniak

Chefe de Gabinete

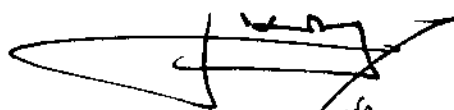
IBAMA

Confirmo o recebimento do documento acima descrito,

Assinatura e Carimbo

Δ CGTMO
De ordem

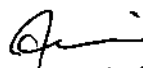
Em 22.12.08



Julio Henrichs de Azevedo
Assessor Técnico
Matr. 1364891
DILIC / IBAMA

A

COTMA



Eugênio Pio Costa
Coordenador de Transportes
COTRA / CGTMO / DILIC / IBAMA

29.12.2008

Aos

Dr. WANDERLEI

Dr. GEIZA

DrA. MANIANA

Dr. VILSON

PARA ANÁLISE E
MANIFESTAÇÃO

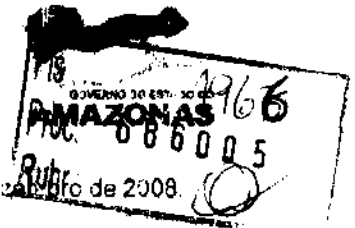
ATT. 
Eugênio Pio Costa
Coordenador de Transportes
COTRA / CGTMO / DILIC / IBAMA

31.12.2008



SDS

SECRETARIA DE ESTADO DO MEIO AMBIENTE E
DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL
Gabinete da Secretária



OFÍCIO/SDS/ Nº. 776/08 - GS

Manaus, 16 de dezembro de 2008.

Ao
Ilmo. Sr.
Dr. Roberto Messias Franco
Presidente do IBAMA

Prezado Presidente,

Ao cumprimentá-lo cordialmente, informo a V.Sa. que o Governador Eduardo Braga incumbiu a Secretaria de Estado do Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável – SDS, de acompanhar o processo de Licenciamento Ambiental, junto ao IBAMA, das Rodovias BR-307, BR- 317 e BR-319 todos de grande interesse ao Estado do Amazonas.

Para tanto, solicito de V.Sa. o apoio quanto à priorização desses processos junto à Diretoria de Licenciamento desse Instituto, considerando principalmente, às condições ambientais do Estado marcadas pela sazonalidade dos rios e pelo período de chuvas concentrados diferentemente em todo o Estado.

A SDS tem participado ativamente como articuladora junto aos órgãos federais envolvidos, visando colaborar com os referidos processos, estratégicos para o Amazonas. Para tanto, contribuímos com as seguintes informações:

a) **BR-307 (São Gabriel da Cachoeira/AM e Cuculí/AM - 205 Km) -**

- Trata-se de serviços de conservação, construção de 14 pontes de madeira, recuperação/substituição de 17 bueiros rompidos e recomposição do leito estradal com revestimento primário, reconformação dos aterros e desmatamento/limpeza das áreas laterais à Rodovia.
- Realizada nos dias 09 e 10 de dezembro, vistoria conjunta no trecho da BR-307, com a participação das seguintes Instituições: IBAMA/DILIC, ICMBio, FUNAI, SDS, FEPI e 21ª. CIA de Construção do Exército.
- Necessidade urgente de manifestação do IBAMA, de licença ambiental ao DNIT para o início das obras. Os meses de janeiro, fevereiro e março são característicos pela diminuição das chuvas no Município de São Gabriel da Cachoeira, o que contribuirá com os trabalhos da 21ª. CIA do Exército. Sugerimos, inicialmente, a recuperação do Trecho até a Terra Indígena do Balaio (67 Km), e que os estudos ambientais sejam apresentados em até 60 dias. Dessa forma, garantiremos o aproveitamento do "verão" em São Gabriel da Cachoeira.

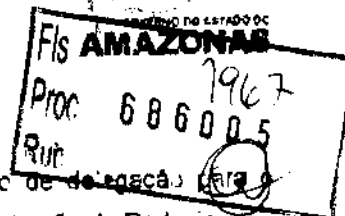
CONFIDENTIAL



SDS

SECRETARIA DE ESTADO DO MEIO AMBIENTE E
DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL

Gabinete da Secretária



b) **BR - 317 (Boca do Acre/AM e Divisa AM/AC)**

- Em 03/04/08 Ministério dos Transportes realizou Convênio de delegação para o Estado do Amazonas, responsável pela administração e construção da Rodovia;
- Em 19/08/08 DNIT entrega EIA/RIMA ao IBAMA;
- Em 03/12/08 IBAMA informa ao DNIT que o EIA/RIMA atendeu maior parte das demandas exigidas, solicita alguns dados complementares;
- Em 16/12/08 o DNIT solicita do IBAMA a autorização para divulgação do EIA/RIMA;
- Necessidade de urgente manifestação do IBAMA autorizando ao DNIT a divulgação do EIA/RIMA da BR - 317;
- Necessidade de urgente manifestação do IBAMA quanto à data da Audiência Pública;
- A SDS coloca-se à disposição para viabilizar a logística necessária para a realização da referida Audiência.

c) **BR -319 (Manaus/AM – Porto Velho/RO)**

- Necessidade de imediata autorização do IBAMA para que o DNIT divulgue o EIA/RIMA da BR-319;
- Necessidade de urgente definição do IBAMA da data da Audiência Pública;
- Necessidade do início das obras ocorrerem no máximo em março/2009, considerando a complexa logística da região.

Agradecemos antecipadamente a colaboração de V.Sa. e colocamo-nos à disposição para maiores esclarecimentos, por meio do fone: (92) 3642-4724/3236-1145 - (92) 9608-6757 ou e-mail: nadia@sds.am.gov.br, sds_gabinete@yahoo.com.br

Atenciosamente,

Nádia Cristina d'Ávila Ferreira

Nádia Cristina d'Ávila Ferreira

Secretária de Estado do Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável – SDS

C/C:

CARLOS EDUARDO DE SOUZA BRAGA

DD. Governador do Estado do Amazonas

CARLOS MINC BAUMFELD

DD. Ministro do Meio Ambiente

ALFREDO PEREIRA DO NASCIMENTO

DD. Ministro dos Transportes

Rua Recife, 3180 – Parque 10 de novembro – CEP. 69.050-030 – Manaus – AM

Fone/Fax: (92) 3642-4724/3236-1145

web: <http://www.sds.am.gov.br> e-mail: nadia@sds.am.gov.br, sds_gabinete@yahoo.com.br

CONFIDENTIAL

CONFIDENTIAL



IBAMA
Proc. 686005
19/12/08
PRÓTOCOLO/IBAMA
DILIC/DIQUA
Nº: 15.711
DATA: 19/12/08
RECEBIDO: F107

DOCUMENTO

Nº Documento : 10100.005559/08

Nº Original : S/N

Interessado : ROGÉLIO SECKO ACARAPI

Data : 18/12/2008

Assunto : SOLICITA VIABILIZAR A CONTINUIDADE DA OBRA DE RECONSTRUÇÃO DA ESTRADA
BR 319 - MANAUS PORTO VELHO. PROT. 34909/08

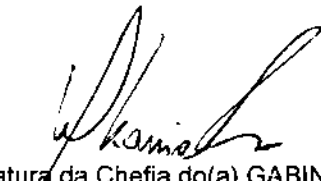
ANDAMENTO

De : GABIN

Para : DILIC1

Data de Andamento: 18/12/2008 09:01:00

Observação: DE ORDEM PARA PROVIDÊNCIAS DEVIDAS.


Assinatura da Chefia do(a) GABIN

Vitor Carlos Kuniak
Chefe de Gabinete

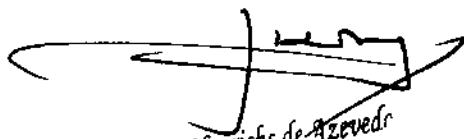
IBAMA
Confirmo o recebimento do documento acima descrito,

Assinatura e Carimbo

A CGTMO

De ordem, para
a vobas

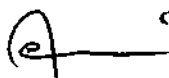
Em 22.12.08



Nílto Henrichs de Azevedo
Assessor Técnico
13640
1941

A

COTMA



Eugênio Pio Costa
Coordenador de Transportes
COTRA / CGTMO / DLIC / IBAMA

29.12.2008

Aos

Dr. Wanderlei

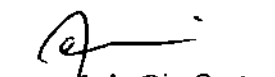
Dr. Geiza

Dra. Mariana

Dr. Wilson

Para ciência


At.



Eugênio Pio Costa
Coordenador de Transportes
COTRA / CGTMO / DLIC / IBAMA

31.12.2008

CONFIDENTIAL

FIS 1970
 Proc. 686005
 Rubr. 

MMA:Proto.	SIN
Nº	054309/2008
DATA	28/11/08

**Ao: Senhor Carlos Minc.
 MINISTRO DE MEIO AMBIENTE – BRASIL**

Excelentíssimo Senhor Ministro.

Com o maior respeito a sua autoridade

**SE SOLICITA: VIABILIZAÇÃO INMEDIATA PROCECUÇÃO
 RECONSTRUÇÃO ESTRADA BR. 319 – MANAUS PORTO VELHO.**

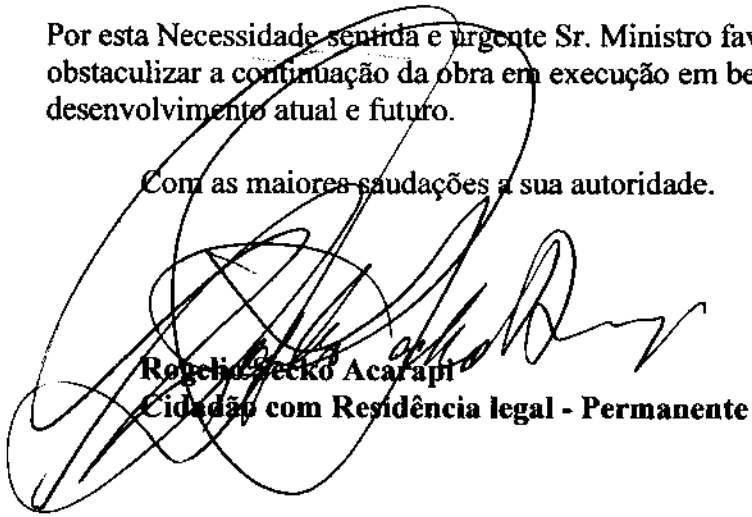
Como é evidente a maioria dos povos do mundo geral estão em pro de desenvolvimento para melhorar a vida geral.

A maioria da cidades do Brasil tem estradas para se comunicar. Lamentavelmente nos amazonenses ainda estamos dormindo não temos comunicação com a cidades do sul do Brasil, estamos isolados culpável nossas autoridades políticos anteriores e atuais.

A estrada Br. 319 da década de 1970, abandonada; que atualmente na reconstrução recuperação da estrada somente se tirara a mata crescida durante muitos anos, sem destruir a floresta que nos respeitamos e amamos pelo pulmão do mundo que somos.

Por esta Necessidade sentida e urgente Sr. Ministro favor solicito viabilizar e não obstaculizar a continuação da obra em execução em beneficio de nosso desenvolvimento atual e futuro.

Com as maiores saudações a sua autoridade.



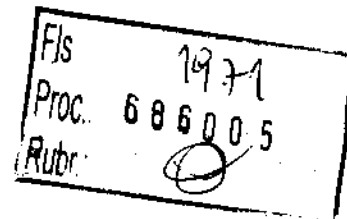
Rogelindo Acarapi
 Cidadão com Residência legal - Permanente

MMA - IBAMA
 Documento
 10100.005559/08-82
 Data: 18/12/08 Pr

Manaus 25 - Novembro 2008

RECIBO DE RECEBIMENTO DE DOCUMENTO

Copyright ©



DOCUMENTO

Nº Documento : 10100.005634/08

Nº Original : 775/08

Interessado : SDS/AM

Data : 22/12/2008

Assunto : INF. SOBRE O DESDOBRAMENTO DA AUDIÊNCIA REALIZADA EM 23/10/08, REF. A NECESSIDADE DE AGILIZAR O PROC. DE LICENCIAMENTO DA BR - 307.

ANDAMENTO

De :

Para : DILIC1

Data de Andamento: 22/12/2008 13:59:00

Observação: DE ORDEM, PARA PROVIDÊNCIAS DEVIDAS.

PROTOCOLO/IBAMA

DILIC/DIQUA

Nº: 16.156

DATA: 22/12/08

RECEBIDO:

Assinatura da Chefia do(a)

Vitor Carlos Kaniak
Chefe de Gabinete

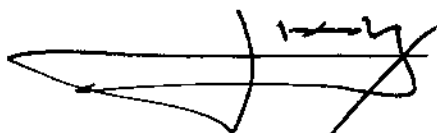
IBAMA
Confirmo o recebimento do documento acima descrito,

Assinatura e Carimbo

Ao Coordenador de
Licenc. de Transportes

Zona eucalipto


Em 26/12/08



Julio Henricks de Azevedo
Assessor Técnico
Matr. 1364891
DILIC / IBAMA

A

COTM



Eugênio Pio Costa
Coordenador de Transportes
COTRA / CGTMO / DILIC / IBAMA

30.12.2008

Ass


A - WANDERLEI

Dr. GEFÉ

Dra. MARIANA

Dr. VILSON

PARA CIÊNCIA

Att. 

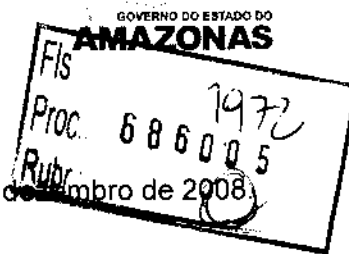
Eugênio Pio Costa
Coordenador de Transportes
COTRA / CGTMO / DILIC / IBAMA

07.01.2009



SDS

SECRETARIA DE ESTADO DO MEIO AMBIENTE E
DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL
Gabinete da Secretária



OFÍCIO/SDS/ Nº.775/08 - GS

Manaus, 16 de dezembro de 2008

A

Ilma.Sra.

Dra. IZABELA TEIXEIRA

Secretária Executiva do Ministério do Meio Ambiente – MMA – Brasília – DF

Prezada Secretária,

Ao cumprimentá-la cordialmente, informo sobre o desdobramento da Audiência realizada com V.S^a. em **23/10/08**, momento em que apresentamos a necessidade de agilizar o processo de licenciamento da BR-307, trecho entre São Gabriel da Cachoeira/AM e Cucuí/AM, com 205 Km de extensão, que está sendo acompanhada pelo Governo do Estado do Amazonas, através da Secretaria de Estado do Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável – SDS.

Nos dias 09 e 10 de dezembro, foi realizada a vistoria conjunta no trecho da BR-307 com a participação dos representantes abaixo:

- a) Wanderlei Reinecke e Vilson José Naliato – DILIC/IBAMA,
- b) Jorge Picoll e Giovana Palazzi -ICMBio,
- c) Álvaro Fernandes Sampaio - FUNAI,
- d) Marcelo Marques Ferreira - DNIT
- e) Major. Roberto Nunes Soares – 21º. CIA de Construção do Exército
- f) Nádia C. Ferreira e Domingos Macedo / SDS,
- g) Bonifácio Baniwa – FEPI

Rua Recife, 3280 – Parque 10 de novembro – CEP. 69.050-030 – Manaus – AM

Fone/Fax : (92) 3642-4724/3236-4145

web: <http://www.sds.am.gov.br> e-mails: nadia@sds.am.gov.br, sds_gabinete@yahoo.com.br

MMA - IBAMA
Documento
10100.005634/08-04

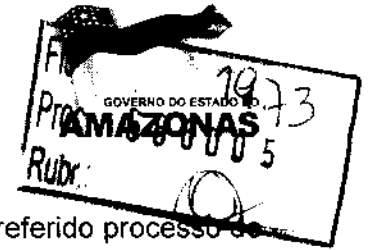
Data: 22/12/08 Prazo:

CONFIDENTIAL



SDS

SECRETARIA DE ESTADO DO MEIO AMBIENTE E
DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL
Gabinete da Secretária



Na oportunidade, solicitamos o apoio de V.S^a. com a celeridade do referido processo de licenciamento ambiental, considerando que nos meses de **janeiro, fevereiro e março** são característicos pela **diminuição das chuvas em São Gabriel da Cachoeira**, período adequado para que o Exército inicie os serviços de conservação, construção de 14 pontes de madeira, recuperação/substituição de 17 bueiros rompidos e recomposição do leito estradal com revestimento primário, reconformação dos aterros e desmatamento/limpeza das áreas laterais à Rodovia BR-307.

Adicionalmente, sugerimos que seja priorizado, inicialmente, o trecho do Km 0 (São Gabriel da Cachoeira) até a terra indígena do Balaió (Km 67), para que as obras inicie-se nesse período de "verão", e que os estudos ambientais complementares sejam apresentados no período de até 60 dias.

Informamos, ainda, que foi expedida pelo IPAAM – Instituto de Proteção Ambiental do Amazonas, a autorização Nº. 198/08, em 20/10/08, para construção da Ponte Sargento Laércio.

Agradecemos antecipadamente a colaboração que V.S^a., e colocamo-nos à disposição para maiores esclarecimentos, por meio do telefone (92) 3642-4724/3236-4145 ou (92) 9608-6757 ou e-mail: nadia@sds.am.gov.br, sds_gabinete@yahoo.com.br.

Atenciosamente,


Nadia Cristina d'Ávila Ferreira

Secretária de Estado do Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável – SDS

C/C:

ROBERTO MESSIAS FRANCO

Presidente do Instituto Brasileiro de Meio Ambiente e Recursos Naturais Renováveis – IBAMA

RÔMULO MELLO

Diretor de Biodiversidade do Instituto Chico Mendes - Brasília – DF

Dr. MÁRCIO AUGUSTO FREITAS MEIRA

Presidente da Fundação Nacional do Índio – FUNAI - Brasília – DF

General JAMIL MEGID JÚNIOR

Comandante do 2º. Grupamento de Engenharia – Manaus - AM

Rua Recife, 3280 – Parque 10 de novembro – CEP. 69.050-030 – Manaus – AM

Fone/Fax : (92) 3642-4724/3236-4145

web: <http://www.sds.am.gov.br> e-mails: nadia@sds.am.gov.br, sds_gabinete@yahoo.com.br

CONFIDENTIAL

Fls 7974
Proc. 686005
Rubr: Q



SERVIÇO PÚBLICO FEDERAL

MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE – MMA
INSTITUTO CHICO MENDES DE CONSERVAÇÃO DA BIODIVERSIDADE – ICMBio
INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS – IBAMA

RELATÓRIO FINAL DO GRUPO DE TRABALHO BR-319

(PORTARIA N. 295 - MMA, DE 22.09.2008)

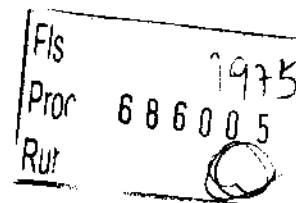
Brasília / DF

Dezembro/2008

Copyright © 1999
by the Board of Regents
of the University of California



SERVIÇO PÚBLICO FEDERAL



I – Contextualização

Historicamente, a abertura e a pavimentação de estradas e rodovias na Amazônia têm conduzido, ao longo do tempo, a um cenário de degradação dos recursos ambientais regionais, muitas vezes associados à ocupação ilegal de terras e pressão social sobre as populações indígenas e ribeirinhas locais. A abertura de novas estradas que ramificam ao longo do eixo da estrada principal (estradas endógenas) é característica notável deste processo. Já em 2001, a totalidade das estradas endógenas na região centro-oeste do Estado do Pará ultrapassava os 20.000 Km em extensão, gerando graves impactos ambientais e socioeconômicos¹.

Diante dessas constatações, em 22 de setembro de 2008, a Portaria nº 295 do Ministério do Meio Ambiente, instituiu o Grupo de Trabalho – GT BR-319 com a finalidade de elaborar diretrizes e acompanhar o processo de Licenciamento Ambiental da rodovia BR-319, no Estado do Amazonas. Composto por representantes do Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (IBAMA), através das Diretorias de Licenciamento Ambiental (DILIC) e de Uso Sustentável da Biodiversidade e Florestas (DBFLO), do Instituto Chico Mendes de Conservação da Biodiversidade (ICMBio) e do Ministério do Meio Ambiente (MMA), através da Secretaria de Mudanças Climáticas e Qualidade Ambiental, além de representantes convidados do Ministério dos Transportes, do Ministério da Integração Nacional e do Governo do Estado do Amazonas, o GT BR-319 teve como objetivo definir, planejar e apresentar medidas preventivas a serem adotadas em relação aos impactos derivados do empreendimento, de forma a impedir o desmatamento e a descaracterização do bioma amazônico ao longo da estrada.

II - Atividades

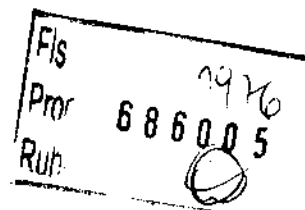
As reuniões de trabalho do GT BR-319 ocorreram em três momentos distintos. A primeira delas, de caráter estruturante, foi realizada na Presidência do IBAMA no dia 07 de outubro do presente ano e contou com representantes do Ministério do Meio Ambiente, do Ministério da Integração Nacional, do Ministério dos Transportes (DNIT), do IBAMA (DILIC e DBFLO), do ICMBio (Presidência, DIREP, DIUSP e CGPRO) e do Governo do Estado do Amazonas, por meio da Secretaria de Desenvolvimento Sustentável (SDS). Após considerações gerais sobre os objetivos do GT, sobre a área objeto de estudo, sobre o processo de

¹ IMAZON. O avanço das estradas endógenas na Amazônia. *Amazônia em Foco*. N. 1, 2004.

Copyright © 2000
by the Board of Regents
of the University of California



SERVIÇO PÚBLICO FEDERAL



licenciamento do empreendimento e sobre o Plano de Desenvolvimento do Governo do Estado do Amazonas para a região, foram estabelecidos os seguintes encaminhamentos:

- a. Reunir e disponibilizar aos membros do GT os documentos existentes sobre a ALAP da BR-319;
- b. Encaminhar convites ao Ministério do Desenvolvimento Agrário (MDA), Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária (INCRA), Ministério de Minas e Energia (MME) e Departamento de Políticas para o Combate ao Desmatamento (DPCD/SECEX/MMA) para a participação na II reunião do GT BR-319;
- c. Organizar, em conjunto com a SDS/AM, a formação de um sub-grupo incumbido de elaborar um *Plano de Proteção e Implementação das Unidades de Conservação da BR-319*.

A segunda reunião de trabalho do GT BR-319 ocorreu no dia 22 de outubro, no Auditório do CEMAVE – Parque Nacional de Brasília / DF. Na ocasião estavam presentes representantes do Ministério do Meio Ambiente, do Ministério da Integração Nacional, do Ministério dos Transportes, do Ministério de Minas e Energia, do IBAMA, do ICMBio, do Serviço Florestal Brasileiro, da Universidade Federal do Amazonas e do Governo do Estado do Amazonas. Inicialmente, foram realizadas as seguintes apresentações institucionais:

- a. Criação de unidades de conservação no entorno da BR 319 no contexto da Área de Limitação Administrativa Provisória” – DPCD/SECEX/MMA
- b. “Conclusões e Recomendações do EIA/RIMA da BR-319” –UFAM
- c. “Planejamento de empreendimentos sob responsabilidade do MME no âmbito da área de influência da BR-319” – MME
- d. “Distrito Florestal Sustentável”– Serviço Florestal Brasileiro /MMA
- e. “Plano de Proteção e Implementação das Unidades de Conservação da BR-319” – ICMBio e SDS/AM

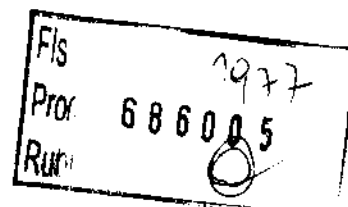
Após as questionamentos e discussões relativos aos assuntos específicos retratados nas respectivas apresentações, o Grupo de Trabalho estabeleceu os seguintes encaminhamentos gerais:

- a. Reenviar convite ao Governo do Estado de Rondônia para a participação no GT BR-319.
- b. Reforçar a importância de participação do INCRA e do MDA no Grupo de Trabalho;
- c. Incorporar a solicitação do MME para participação na próxima reunião do GT BR-319;
- d. Convidar o Comando do Exército para a participação na III reunião do GT;

CONFIDENTIAL



SERVIÇO PÚBLICO FEDERAL



e. Apresentação da proposta consolidada do *Plano de Proteção e Implementação das Unidades de Conservação da BR-319*.

A terceira e última reunião do GT BR-319 foi realizada nos dias 10 e 11 de novembro de 2008, no Auditório da Superintendência do DNIT, em Manaus-AM. No dia 10, as atividades do GT se limitaram ao acompanhamento da apresentação do EIA-RIMA do empreendimento, em suas diferentes abordagens, e realizada por especialistas da Universidade Federal do Amazonas (UFAM) e Instituto Nacional de Pesquisas da Amazônia (INPA).

No dia 11, os trabalhos do GT BR-319 se iniciaram com as apresentações do Ministério do Desenvolvimento Agrário (MDA) e do Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária (INCRA) com os temas *Políticas de Desenvolvimento Agrário para a Amazônia Brasileira e Situação dos Projetos de Assentamentos Rurais na Área de Influência da BR-319*, respectivamente. Posteriormente, foi apresentada e aprovada a versão consolidada do *Plano de Proteção e Implementação das Unidades de Conservação da BR-319*, elaborado conjuntamente entre ICMBio e SDS / AM. Aqui, cabe ressaltar que o não comparecimento de representante do Governo do Estado de Rondônia impediu que o planejamento das unidades incorporasse as demandas específicas daquele estado.

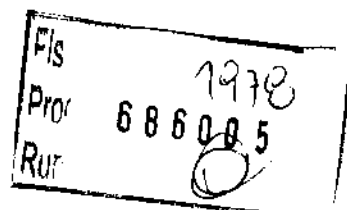
Posteriormente, os membros e participantes convidados do GT BR-319 fizeram considerações sobre os planos de governo previstos para a área de influência da BR 319, com vistas à conservação e ao uso sustentável dos recursos. Vale mencionar que, por se tratar de empreendimento já existente, não foi discutido no âmbito do GT alternativas locais e tecnológicas para a rodovia e sim medidas que possam impedir o avanço do desmatamento e a descaracterização do Bioma Amazônia, conforme as atribuições designadas ao Grupo de Trabalho.

Em reunião final, de caráter conclusivo dos trabalhos do GT BR-319, foram elencadas recomendações visando o estabelecimento de medidas adicionais para impedir o desmatamento e a descaracterização das áreas naturais ao longo da BR-319.

CONFIDENTIAL



SERVIÇO PÚBLICO FEDERAL



III – Produtos

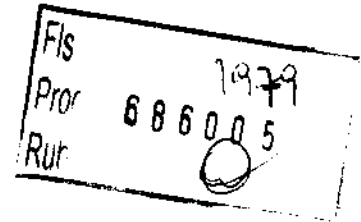
A decisão do Governo Federal, em 2005, de recuperar o pavimento da rodovia BR-319 levou o Ministério de Meio Ambiente, com base no artigo 22-A da Lei n. 9.985 de 18 de julho de 2000, a decretar, em 02.01.2006, uma Área de Limitação Administrativa Provisória (ALAP) no entorno da BR-319 com o objetivo de realizar estudos voltados à criação de unidade de conservação. Como consequência deste instrumento, atualmente a região da área de influência da BR-319 conta com um conjunto de 11 unidades de conservação federais, abrangendo uma área total de 7,58 milhões de hectares. Esse montante, somados às unidades de conservação criadas e previstas pelo Governo do Estado do Amazonas para essa região, atinge um total de 11.66 milhões de hectares.

Considerada uma das mais efetivas maneiras de evitar o desmatamento oriundo da ocupação desordenada na região amazônica², as áreas protegidas, notadamente as unidades de conservação, foram consideradas por esse grupo de trabalho primordiais no estabelecimento de medidas visando impedir a descaracterização do bioma amazônico ao longo da estrada. Para tanto, considera-se que para que essas unidades venham a desempenhar seus objetivos de forma plena, faz-se necessário o estabelecimento de um conjunto de medidas que propicie não apenas a sua proteção, baseada em ações concretas de comando e controle, mas também possibilite o pleno desempenho das atividades vinculadas aos processos de implementação, consolidação e gestão dessas unidades.

Neste sentido e dentro do âmbito de competências dos órgãos ambientais vinculado a essas unidades de conservação, basicamente ICMBio e SDS/AM, o GT BR-319 considera como produto relevante a elaboração do *Plano de Proteção e Implementação das Unidades de Conservação da BR-319*, que segue anexo a esse relatório (ANEXO 1). O plano em questão, aprovado pelo grupo de trabalho na reunião de encerramento das atividades, está calcado na oportunidade concreta de se iniciar o planejamento regionalizado e de forma integrada, tanto entre as diferentes categorias de unidades de conservação, como através de parcerias com os Órgãos Estaduais de Meio Ambiente. Trata-se de uma proposta integrada de ações, desenvolvendo critérios gerais para a estimativa de custos, com vistas a somar esforços para a efetiva implementação das unidades de conservação, buscando ainda consolidar o ordenamento territorial das UCs e do seu entorno, além de otimizar os recursos aplicados. Em suma, tal

² Ferreira, L. V., Venticínque, E., Almeida, S. O desmatamento na Amazônia e a importância das áreas protegidas. *Estudos Avançados*, 19 (53), 2005.

CONFIDENTIAL



estratégia de implementação dessas unidades da região da BR-319 está baseada na parceria e articulação interinstitucional, na integração do planejamento das unidades, bem como na proteção e monitoramento integrados destas áreas.

Se por um lado considera-se essencial o estabelecimento das ações previstas no *Plano de Proteção e Implementação das Unidades de Conservação da BR-319*, entendemos que o conjunto de medidas a serem adotadas em relação aos impactos derivados do empreendimento extrapola as possibilidades das instituições governamentais isoladamente. Assim, impossível deixar de apontar recomendações adicionais a serem consideradas **como pré-condições** pelo Governo Federal na execução das políticas de desenvolvimento da região e que se materializam nas ações de suas instituições executoras. São elas:

1. Disponibilização prévia de recursos conforme apresentado no *Plano de Proteção e Implementação das Unidades de Conservação da BR-319*. **Justificativa:** Necessidade de início das ações relativas aos instrumentos de implementação e gestão das Unidades de Conservação, tais como proteção, constituição de conselhos, planejamento e contratação de servidores, entre outros previstos no referido documento. **Prazo:** Até a Licença Prévia;
2. Implantação imediata de ações interinstitucionais (IBAMA, ICMBio, IPAAM, DPF) de proteção e vigilância para a área de influência da BR-319, visando impedir o desmatamento e a descaracterização da área. **Justificativa:** Atividades de monitoramento e fiscalização realizadas pelos órgãos ambientais na região têm evidenciado que o processo de ocupação desordenado, associado a elevados índices de desmatamento, tem se intensificado ao longo dos últimos meses, requerendo ações concretas e planejadas de proteção. Esse aspecto é particularmente notável nos extremos da BR-319, onde o asfalto encontra-se em boas condições, a trafegabilidade é plena e a perspectiva da estrada tem estimulado sua ocupação. **Prazo:** Até a Licença Prévia;
3. Execução imediata de ações visando a demarcação e sinalização das Unidades de Conservação e Projetos de Assentamentos Rurais. **Justificativa:** A sinalização e demarcação é um dos primeiros passos para o reconhecimento e consolidação das unidades de conservação (UC), assim como em projetos de assentamento rurais (PA). Desta forma, e considerando a expressiva área de abrangência das UC e PA na região da

CONFIDENTIAL



SERVIÇO PÚBLICO FEDERAL

Fls 1980
Proc. 686005
R.11

BR-319. faz-se necessário, uma análise estratégica dos principais locais de pressão sobre essas áreas para que sejam, neste primeiro momento, devidamente sinalizadas e demarcadas em caráter emergencial. **Prazo:** Até a Licença de Instalação:

4. Elaboração e execução de um Plano de Desenvolvimento e Regularização Fundiária pelo INCRA para as áreas ao longo da BR 319. **Justificativa:** Consta-se que muitos dos projetos de assentamento rurais criados pelo INCRA apresentam, ao longo do tempo, um processo de descaracterização da proposta original, normalmente conduzindo a índices de desmatamento acima dos percentuais permitidos, bem como, concentração fundiária de terras. Desistência, venda ou repasse ilegal de lotes, atrasos no repasse de créditos agrícolas e implementação de atividades produtivas sem o devido acompanhamento técnico, além da incorporação de novos parcelamentos em áreas de reserva legal são alguns dos aspectos que condicionam tal situação. A elaboração de um Plano de Desenvolvimento e Regularização Fundiária deve prever, à semelhança do *Plano de Proteção e Implementação das Unidades de Conservação da BR-319*, um conjunto de ações, calcadas em estimativas concretas de recursos orçamentários e humanos, que possibilitem a implementação, monitoramento e consolidação dos diversos projetos de assentamentos rurais previstos para a região. Também deve prever um plano específico para os processos de regularização fundiária nas áreas externas aos projetos, inclusive reavaliando a validação de títulos outrora expedidos e que por ventura não tenham mais validade, permitindo que novas demandas possam ser satisfeitas, minimizando a pressão de ocupação em áreas desocupadas. **Prazos:** Elaboração do Plano até a Licença Prévia e a execução até a Licença de Instalação;
5. Elaboração e execução, pelos órgãos ambientais estaduais, de um Plano de regularização ambiental das propriedades particulares identificadas, assim como dos Projetos de Assentamentos Rurais. **Justificativa:** A regularização ambiental de propriedades e empreendimentos rurais possibilita, associado ao processo de ordenamento territorial, um controle e monitoramento mais efetivo por parte dos órgãos ambientais. Possibilita, ainda, a identificação eficiente e de baixo custo do infrator, melhorando a eficácia das ações de proteção. Ressalta-se a importância de que as ações sejam priorizadas, em um primeiro momento, nas áreas de entorno das unidades de conservação, subsidiando o planejamento regional e minimizando impacto às unidades.



SERVIÇO PÚBLICO FEDERAL

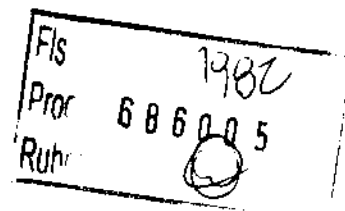
Fis	1981
Proc	686005
Rub	

- Neste sentido, é de grande relevância a estruturação e implementação de um Plano de Regularização Ambiental, definindo competências, estruturação de banco de dados, fluxo de informações e vistorias, entre outros. **Prazos:** Elaboração do Plano até a Licença Prévia. Quanto à execução, 50% deverá ser realizado até a Licença de Instalação e 100% deverá ser realizado até a Licença de Operação;
6. Levantamento, organização e disponibilização de informações geográficas relacionadas aos órgãos públicos com ações de desenvolvimento previstas ao longo do eixo da BR 319, visando a compatibilização de atividades. **Justificativa:** O compartilhamento de informações possibilita a integração e fomento das ações de desenvolvimento locais, bem como deve evitar o estabelecimento de atividades incompatíveis com destinações e/ou atividades previamente estabelecidas. **Prazos:** Elaboração até a Licença Prévia e implementação até a Licença de Operação;
 7. Garantir, no processo de licenciamento ambiental de recuperação da rodovia, a manutenção de conectividade das áreas naturais relevantes, como as Unidades de Conservação e as Áreas de Preservação Permanentes definidas no Código Florestal, além de outras áreas definidas em estudos específicos, através do estabelecimento de modelos de engenharia apropriados. **Justificativa:** A manutenção de habitats e implantação de corredores de fauna visam garantir o fluxo de indivíduos (e de genes) entre populações com forte tendência ao isolamento por ocasião da recuperação da BR-319 e decorrente consolidação da ocupação. **Prazos:** Elaboração até a Licença Prévia e implementação até a Licença de Instalação;
 8. Criação de vagas, autorização de concursos e alocação de recursos nas instituições. **Justificativa:** Fortalecer as principais instituições, tais como IBAMA, ICMBio, INCRA, FUNAI, OEMAS, Institutos de Terras Estaduais e Serviço Florestal, responsáveis pela gestão das áreas sob influência da BR 319. **Prazos:** Disponibilização de pessoal de apoio (Exército, Polícia Federal / Estadual, Bombeiros) até a Licença Prévia e realização de concursos públicos (vagas ICMBio) até a Licença de Instalação;
 9. Formulação e implementação de programas estratégicos com vistas ao desenvolvimento social e econômico da região, tais como ecoturismo e agroextrativismo. **Justificativa:** O desenvolvimento e fortalecimento econômico da região amazônica ainda carece de

EMERGENCY



SERVIÇO PÚBLICO FEDERAL



iniciativas concretas calcadas em modelos de produção alternativos e que impliquem em menores impactos sociais e ambientais em relação aos modelos convencionais e de aptidão questionável para a região. A implementação de projetos de assentamentos rurais não convencionais, assim como os programas de desenvolvimento sustentável e de integração com o entorno previstos no planejamento das unidades de conservação, são possibilidades concretas ao estabelecimento de modelos de desenvolvimento alternativos e que devem ser valorizados regionalmente. **Prazos:** Formulação até a Licença de Instalação e implementação até a Licença de Operação;

10. Que seja previamente formado um Comitê Gestor para planejar, acompanhar e monitorar a implementação dessas e outras ações previstas para a região. **Justificativa:** No âmbito das atividades do GT BR-319, foi identificada a necessidade de que o conjunto de ações previstas para a área de influência da BR-319, envolvendo instituições vinculadas a diferentes esferas administrativas, fossem acompanhadas por Comitê de caráter estratégico e executivo, possibilitando a eficaz execução e monitoramento dessas ações. **Prazo:** Formação do Comitê até a Licença Prévia.

Dado o desafio de garantir que o processo de recuperação da BR-319 não concretize mais uma situação de ocupação desordenada do território amazônico, conduzindo a cenários de insustentabilidade ambiental, indicados por elevadas taxas de desmatamento, e de injustiça social, indicados pela concentração fundiária e pressões decorrentes sobre as populações tradicionais, tais recomendações devem ser consideradas **essenciais** ao ordenamento da ocupação ao longo da BR-319 em curto e médio prazos, devendo figurar como **pré-requisitos** ao início do processo de recuperação da rodovia de forma a dar **condições para o pleno exercício da Governança Ambiental necessária a projetos desta envergadura e responsabilidade**. Nesse contexto, encaminha-se em anexo Cronograma de Atividades visando orientar a execução das ações complementares indicadas (ANEXO 2).

ENCLOSURE



SERVIÇO PÚBLICO FEDERAL

Fis	1983
Proc.	686005
Rubr.	

Considerado o exposto, o Grupo de Trabalho concluiu que as atividades e produtos obtidos estão em consonância com os objetivos previstos pela Portaria MMA n. 295, de 22 de setembro de 2008.

Brasília, 17 de dezembro de 2008.

ASSINADO NO ORIGINAL

Rômulo José Fernandes Barreto Mello
Presidente / ICMBio

ASSINADO NO ORIGINAL

Roberto Messias Franco
Presidente / IBAMA

CONFIDENTIAL



Fls	1984
Proc.	686005
Rubr:	

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

TERMO DE ENCERRAMENTO DE VOLUME

NO DIA 20/02/04, LAVRO O PRESENTE TERMO DE ENCERRAMENTO DO
VOLUME X DO PROCESSO Nº 02001.00086/200395, REFERENTE AO
EMPREENHIMENTO: RODovia BR 399/AM-20,
CONSTITUÍDO DAS FOLHAS 1786 A 1984.

Wanderlei Reinecke
Analista Ambiental

COMPTON