





Fls.: 3960
Processo: 6160/5
Flabr.: 4

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

TERMO DE ABERTURA DE VOLUME

Aos **trinta e um** dias do mês de **março** do ano de **dois mil e dez**, lavro o presente Termo de Abertura do Volume XXI do Processo nº **02001.006860/2005-95**, referente ao ao Licenciamento Ambiental do empreendimento BR-319, o qual tem início à fls. 3960.


DIOGO VICTOR SANTOS
Analista Ambiental

EM BRANCO

EM BRANCO

EM BRANCO





MINISTÉRIO DA DEFESA
EXÉRCITO BRASILEIRO
DEPARTAMENTO DE ENGENHARIA E CONSTRUÇÃO
DIRETORIA DE OBRAS DE COOPERAÇÃO
(Sv O Fort Ex/1946)

Rosa Ariana Zago Loes
Coordenadora Geral de
Transportes, Mineração e Obras
DIRETORIA DE OBRAS DE COOPERAÇÃO

A Comissão
de acompanhamento
manifestação em
que couber.
Em 8.12.09

TERMO DE REFÊRENCIA PARA ELABORAÇÃO DE PROJETO DE ENGENHARIA DOS POSTOS DE FISCALIZAÇÃO INTEGRADA NA RODOVIA BR-319/AM-RO

Tatiana Veil de Souza
Coordenadora de Licenciamento de Transportes
Substituta / Matrícula 1319417
DIRETORIA DE OBRAS DE COOPERAÇÃO

1. INTRODUÇÃO

Os termos de referência aqui apresentados tem como finalidade definir os objetivos e as diretrizes gerais dos serviços a serem executados na elaboração e execução do Projeto Final de Engenharia (PFE) para construção dos Postos de Fiscalização Integrada na Rodovia BR-319/AM-RO, tendo como base o Plano de Trabalho N° 40.001.09.01.19.01, celebrado entre o Departamento de Engenharia de Construção e o Departamento Nacional de Infra-estrutura de Transportes/ Diretoria de Planejamento e Pesquisa – CGMAB.

O Projeto Final de Engenharia consiste no desenvolvimento de estudos, avaliações e demais serviços que possibilitem à implantação de Portais Ambientais na Região Amazônica, em particular nas áreas de influência da BR-319, de modo a garantir a preservação ambiental no local, através da fiscalização do tráfego gerado pela implantação da rodovia.

Por se tratar de um projeto que tem seu desenvolvimento em áreas de difícil acesso e com precárias disponibilidades de transporte e infra-estrutura de apoio, deve ser previsto uma mobilização inicial que forneça uma estrutura mínima para a permanência das equipes de trabalho naqueles locais de interesse. Ou seja, será necessária mobilizar meios que facilitem o transporte, a alimentação, a comunicação bem como o alojamento e saúde do pessoal envolvido nas atividades de estudos e projetos.

1.1. Considerações Gerais

Esse Termo de Referência visa à implantação de 9 Postos de Fiscalização Integrada na BR 319/AM-RO, de modo a garantir a preservação ambiental local através da fiscalização do trafego gerado pela reconstrução da rodovia, ressaltando que a mesma já está implantada desde a década de 70, a qual demandará um desmatamento pontual, dentro da faixa de domínio da mesma.

Serão elaborados 9 projetos de implantação para essa fiscalização integrada, visando conter o desmatamento e amenizar os impactos da recuperação da BR-319, sendo 6 postos terrestres fixos e 3 postos fluviais.

Esse tipo de construção inédita no Brasil requer a execução de Projeto Multidisciplinar visando contemplar as necessidades dos diferentes parceiros,



gerando um modelo de integração de políticas públicas. Esta parceria institucional objetiva um monitoramento integrado dessas áreas.

2. LEGISLAÇÃO, NORMAS E REGULAMENTOS

A Contratada será responsável pela observância das leis, decretos, regulamentos, portarias e normas federais, estaduais e municipais direta e indiretamente aplicáveis ao objeto do contrato, inclusive por suas subcontratadas.

Na elaboração do objeto contratado, deverá ser observado o que estabelece os documentos abaixo, assim como toda a legislação municipal, estadual e federal pertinentes, independente de citação:

- Códigos, lei de uso e ocupação do solo, leis, decretos, portarias e normas federais, estaduais e municipais, inclusive normas de concessionárias de serviços públicos, Corpo de Bombeiros, Vigilância Sanitária, entre outros;
- Normas brasileiras elaboradas pela ABNT (Associação Brasileira de Normas Técnicas), regulamentadas pelo INMETRO (Instituto Nacional de Metrologia);
- Normas regulamentadoras do Ministério do Trabalho e Emprego - MTE;
- Normas, procedimentos e especificações do DNIT;
- Outras normas aplicáveis ao objeto do Contrato;
- Instruções e resoluções dos órgãos do sistema CREA / CONFEA;
- Manual de Obras Públicas – Edificações – Práticas do SEAP (Decreto nº 92.100/85);
- Sistema Nacional de Pesquisa de Custos e Índices da Construção Civil - SINAPI;
- Práticas de Projeto, Construção e Manutenção de Edifícios Públicos Federais;
- Normas da ABNT e do INMETRO.

3. LOCALIZAÇÃO DOS PORTAIS FIXOS

Os Portais terão suas localizações definidas a seguir:

- Portal nº 1
Localização: Vila Extrema/RO
Coordenadas Geográficas: S 09° 46'16.10"
W 66° 20'45.20"
- Portal nº 2
Localização: 42 km de Porto Velho/RO
Coordenadas Geográficas: S 08° 24'18.49"
W 63° 57'48.63"
- Portal nº 3
Localização: Entroncamento BR-319/230-Humaitá/AM
Coordenadas Geográficas: S 07° 33'49.10"
W 63° 16'10.90"
- Portal nº 4
Localização: Entroncamento BR-230/Estrada do Estanho/AM
Coordenadas Geográficas: S 08° 01'23.80"



W 61° 51'48.70"

- Portal nº 5
Localização: Entroncamento BR-319/Estrada para Manicoré/AM
Coordenadas Geográficas: S 05° 12'02.41"
W 61° 50'06.70"
- Portal nº 6
Localização: Entroncamento BR-319/Estrada para Manaquiri/AM
(Entre Careiro/AM e Castanho/AM)
Coordenadas Geográficas: S 03° 45'55.31"
W 60° 18'04.08"

4. LOCALIZAÇÃO DOS PORTAIS FLUTUANTES

As Bases Flutuantes terão suas localizações definidas a seguir:

- Base Flutuante nº 1
Localização: Rio Purus, na altura do município de Lábrea/ AM
- Base Flutuante nº 2
Localização: Rio Purus, na altura da R.B. do Abufari/ AM
- Base Flutuante nº 3
Localização: Rio Madeira, na região do município de Novo Aripuanã/ AM

5. ESCOPO DOS SERVIÇOS

A Contratada deverá realizar todas as etapas inerentes a elaboração dos estudos e projetos sendo que o Projeto Final de Engenharia será desenvolvido em duas fases, a saber:

1ª FASE: Diagnóstico e Anteprojeto

2ª FASE: Projeto Executivo de Engenharia e Projeto Naval

5.1. 1ª FASE – Diagnóstico e Anteprojeto

Esta fase se caracteriza por ser uma etapa de estudo e análise das condições dos locais viáveis para implantação dos Portais ao longo do segmento da BR-319, localidades essas elencadas pelo GT (Grupo de Trabalho Institucional da BR-319), identificando o padrão arquitetônico e sua integração com a rodovia e com o meio ambiente, tendo como finalidade estabelecer as necessidades e orientar na elaboração do projeto. Assim sendo, será constituída pela coleta e análise dos dados referentes aos locais viáveis para a implantação dos Portais ao longo do segmento da rodovia, elaboração de diagnósticos e definição de soluções técnicas alternativas, com as respectivas alternativas de quantidades e custos de modo a permitir a definição daquelas a serem detalhadas na 2ª FASE.



5.1.1. Coleta de Dados/ Estudos

Os estudos complementares eventualmente necessários à elaboração dos projetos executivos, objetos deste Termo, serão de responsabilidade da Contratada e serão utilizados conforme o caso, as seguintes Instruções de Serviço do DNIT:

Instrução de Serviço	Atividade
IS-201	Estudo de Tráfego
IS-202	Estudos Geológicos
IS-203	Estudos Hidrológicos
IS-205	Estudos Topográficos
IS-206	Estudos Geotécnicos
IS-207	Estudos de Traçado

(a) Estudos Topográficos:

Os estudos topográficos e batimétricos serão realizados com a utilização de equipamentos GPS (Global Position System) e aparelhos de topografia (estação total e nível), tais estudos consistirão no desenvolvimento de serviços que permitam a elaboração de plantas na escala 1:500, com curvas de nível de metro em metro, envolvendo basicamente as seguintes tarefas:

- Implantação de marco planialtimétrico com utilização de equipamentos GPS, se possível ligado ao Sistema Geográfico Nacional. Para controle dos Estudos Topográficos/ batimétricos deverá ser implantado pelo menos dois marcos de concreto planialtimétrico com coordenadas e cotas verdadeiras, que se constituirá no ponto de referencia para todos os levantamentos executados na área envolvida. Os marcos de concreto de referencia serão dotados de pinos metálicos e deverão estar localizados em áreas protegidas;
- Locação, nivelamento e levantamento de seções transversais com detalhamento. O levantamento das seções transversais deverá ser realizado com estação total cujo trajeto será piqueteado nas margens. As seções transversais serão distanciadas uma das outras de no máximo 10m, abrangendo até 300 metros de largura para cada local de levantamento do portal;
- Levantamento de locais de ocorrências de materiais para utilização na obra (pedreiras, jazidas, areais e empréstimos). Serão levantados por processo de irradiação de pontos, com utilização de Estação Total; Deverão, ainda, ser identificadas e amarradas ao eixo estaqueado, todas as ocorrências a serem utilizadas na obra de forma a se obter com precisão as distancias de transporte para cada item de serviço.
- Levantamento de todos os pontos particulares existentes tais como: pontes, interseções, acessos ruas laterais, divisas administrativas, etc.;
- Cadastramento de todos os dispositivos existentes de drenagem superficial e profunda, bueiros, sinalização horizontal e vertical,



obras de contenção e etc. devidamente amarrados ao estaqueamento ressaltando-se o estado de funcionamento e conservação, além das necessidades de recuperação.

Os levantamentos topográficos deverão ser apresentados através de desenhos, cadernetas e memoriais onde constarão, entre outros, os seguintes elementos:

- Orientação da planta;
- Referência(s) de Nível;
- Curvas de Nível;
- Acidentes topográficos;
- Localização de edificações, ruas, estradas, árvores, bueiros e etc.;
- Legenda de convenções gráficas adotadas.

Normas Gerais para Execução de Levantamentos:

- Sempre que for possível, o levantamento topográfico deve ser ligado a dois marcos com coordenadas UTM (Universal Transversal de Mercator), tendo pelo menos a altitude de um deles;
- A altitude deverá ser amarrada, sempre, à referência de nível (RN) mais próxima;
- As precisões, a serem obtidas nos vários tipos de levantamento, devem ser estabelecidas previamente, tendo em vista o fim a ser atingido. O tipo de levantamento, a escala e o afastamento das curvas de nível devem ser fixados para cada caso, a fim de se conseguir a melhor representação do terreno, sendo fixada tolerância de erro em cada caso;
- As quadriculas serão desenhadas obedecendo-se às diferentes escalas e orientadas nas direções Norte-Sul e Leste-Oeste. Quando possível, o lado desse quadrado deve ser de 0,10m nas plantas em escala de 1:1.000, 1:2.000, 1:5.000 e 1:10.000. As plantas deverão obedecer a dimensões padronizadas para desenhos em geral, sendo dividida em várias folhas, a planta cujo tamanho não permita o desenho em uma só folha;
- Sempre que possível, a planta deverá ter as dimensões do tamanho A1 da ABNT;
- É imprescindível indicar nas legendas, o espaçamento das curvas de nível, a escala e os pontos de referência utilizados. Também deverá ser indicado expressamente o nome ou designação dos marcos apresentados no desenho e do RN em que se basearem os nivelamentos executados;
- Quando o desenho não for executado em uma única folha, cada folha será numerada e conterá a indicação gráfica da ligação com as demais folhas;
- Todo o nivelamento será referido ao RN da região, sendo deixados novos RN nos pontos julgados convenientes;
- Serão calculadas as coordenadas retangulares de todos os vértices das poligonais, assim como pontos de detalhes importantes.

Deverão ser levantados todos os detalhes planimétricos e altimétricos compatíveis com a escala da planta, oscilando em torno de:

- Escala 1:5.000 – 2 a 3 pontos/ha;



- Escala 1:2.000 – 7 a 10 pontos/ha;
- Escala 1:1.000 – 25 a 35 pontos/ha;
- Escala 1:500 – 80 a 120 pontos/ha;
- Serão adotados os erros de fechamentos constantes na NBR 13133 (Execução de Levantamento Topográfico).

(b) Estudos Geotécnicos

A realização dos estudos geotécnicos visam definir as características físicas e resistência dos solos existentes nos cortes e nas áreas de empréstimo, quando necessário, bem como definir as inclinações dos taludes de cortes e aterros e estudar as características físicas de resistência e compressibilidade dos terrenos de fundação dos aterros.

Preliminarmente à execução dos estudos geotécnicos, deverão ser pesquisados todos e quaisquer registros existentes que forneçam informações, da área do sítio, relacionadas com o assunto em questão indicando em termos gerais à natureza dos solos que serão encontrados, suas propriedades de engenharia mais significativas, as condições do lençol de água, etc., a fim de facilitar o planejamento do levantamento dos serviços a serem realizados.

Deverá ser feito estudo geotécnico através de sondagem tipo SPT para caracterização do subsolo, nos locais das edificações de modo a fornecer suporte ao projeto de fundações das estruturas.

As condicionantes locais também devem ser levadas em consideração, tais como: região propícia a erosões, influência do fluxo d'água, regime hidrológico, etc.

Com o intuito de melhorar o nível de conhecimento, deverão ser efetuados os seguintes levantamentos e estudos:

- Conhecimento da estrutura – serão executadas sondagens, coletas de amostras e ensaio geotécnicos numa média de um ensaio por portal. A localização dos furos de sondagem no trecho será definida a partir dos resultados da inspeção visual do pavimento, das medidas de deflexões, de forma tal que os ensaios realizados possam fornecer informações que auxiliem na explicação das causas das diferentes degradações;
- As sondagens efetuadas nos bordos da pista e obturadas, sem ônus para o DNER, deverão fornecer informações sobre a espessura e a qualidade das diversas camadas e sobre a qualidade e a natureza do subleito. A qualidade da matéria das camadas do pavimento será avaliada visualmente e através de ensaios de laboratório e de campo. A análise da qualidade do subleito será baseada em ensaios “in situ” e de laboratório;
- Para complementação das informações do projeto, deverão ser realizados estudos geotécnicos completos de jazidas, areias e pedreiras, avaliando suficiência, qualidade e acessibilidade das fontes de fornecimento dos materiais. As localizações destas fontes fornecedoras deverão ser apresentadas sob a forma de croquis;
- As sondagens conforme as normas do DNIT e os resultados do laboratório serão apresentados em anexo com os croquis. Deverão ainda ser avaliadas as principais deficiências da natureza geotécnicas relacionadas com a estabilidade de aterros que estejam interferindo ou possam a vir a interferir com a perenidade



do pavimento.

Relatório de sondagem:

Os perfis dos furos de sondagem deverão ser indicados na planta contendo a vista lateral e fundações da ponte. Caso houve necessidade, o relatório de sondagens deverá ser acompanhado de um relatório geológico.

A locação e programação dos furos de sondagem para simples reconhecimento dos solos para fundações de edificações deverá ser feito pelo projetista de fundações, de acordo com as premissas da NBR 8036 (sendo no mínimo de 3 sondagens para área de projeção em planta de edificação de até 1.200 m² e/ou 3 sondagens mais 1 sondagem a cada 400 m² que excederem 1.200 m² de área de projeção em planta da edificação) e para a pavimentação das vias de acesso e estacionamento de acordo com a Instrução de Serviço IS-206 do DNIT (sendo no mínimo de 3 sondagens, cuja distância entre si não podem exceder 100m).

Apresentação dos Resultados:

Os resultados preliminares de cada sondagem serão apresentados, para uma primeira análise, em boletim, onde constem basicamente:

- Nome da obra e interessado;
- Identificação e localização do furo;
- Inclinação do furo;
- Diâmetro da sondagem e tipo de barrilete utilizado;
- Tipo e número da coroa utilizada;
- Data de execução;
- Nome do sondador e da Contratada;
- Tabela com observações de nível d'água como: data, hora, leitura, profundidade do furo, anomalias detectadas, profundidade d'água, instalação de obturador com sua cota e outras;
- Posição final do revestimento;
- Resultados dos ensaios de penetração, com o número de golpes e avanço, em centímetros, para cada terço de penetração do amostrador;
- Resultados dos ensaios de lavagem por tempo, indicando intervalo ensaiado, avançam em centímetros e tempo de operação da peça de lavagem;
- Número de peças de testemunhos por metro, segundo trechos de mesmo padrão de fraturamento;
- Recuperação dos testemunhos em porcentagem, por manobra.

No caso de não ser atingido nível da água, deverá constar no boletim "furo seco".

Normas e Práticas Complementares:

- NBR 13133 - Execução de Levantamentos Topográficos;
- NBR 6484 - Execução de Sondagens de Simples Reconhecimento de Solos;



- NBR 6497 - Levantamento Geotécnicó;
- NBR 6508 - Determinaçào da Massa Específica de Grãos do Solo- Método de Ensaio;
- NBR 7181 - Análise Granulométrica dos Solos;
- NBR 7182 - Ensaio de Compactaçào;
- NBR 8044 - Projeto Geotécnicó;
- Ensaio de CBR - Método DNIT;
- NBR 9603 - Sondagem a Trado;
- NBR 7185 - Determinaçào da Massa Específica Aparente, "IN SITU", com emprego do frasco de areia;
- NBR 6459 - Determinaçào do Limite de Liquidez;
- NBR 7180 - Determinaçào do Limite de Plasticidade;
- NBR 7183 - Determinaçào do Limite de Relaçào de Contraçào de Solos;
- NBR 7680 - Extraçào, Preparo, Ensaio e Análise de Testemunhos de Estruturas de Concreto;
- NBR 5739 - Ensaio de Compressào de Corpos-de-Prova Cilíndricos de Concreto;
- NBR 8352 - Misturas Betuminosas, Determinaçào da Densidade Aparente;
- NBR 12891 - Dosagem de Misturas Betuminosas pelo Método Marshall;
- NBR 12007 - Ensaio de Adensamento Unidimensional;
- Normas e Métodos de Ensaio do DNIT.

(c) Estudos Hidrológicos

Os estudos hidrológicos deverão ser desenvolvidos visando, o redimensionamento das obras hidráulicas que, demonstram insuficiênciã no seu funcionamento, ou à implantaçào de novos dispositivos.

Sempre que possível deverão ser aproveitados estudos hidrológicos de projetos existentes com as devidas verificaçõe tanto no comportamento pluviométrico, quanto do uso do solo, com as devidas observaçõe quanto a dispositivos que estejam operando no limite de sua capacidade.

A determinaçào da descarga de projeto para todos os dispositivos de drenagem propostos, tanto para os que substituem os dispositivos existentes devido a insuficiênciã destes, como para aqueles que se indicam por carênciã de obras de drenagem, se fará segundo os métodos convencionais comumente adotados, devendo ser respeitados os seguintes tempos de recorrênciã:

Obras	TR (ANOS)
Drenagem superficial	5
Transposiçào de talwegues	15 a 25
Drenagem de pavimento	10



(d) Estudos do Sistema de Drenagem Existente:

Deverá ser realizada vistoria e cadastramento do sistema de drenagem existente, visando a avaliação do estado de conservação e possibilidade de adaptação à nova situação dos sistemas de bueiros, de drenagem superficial e profunda e dos dispositivos relativos à drenagem do pavimento. Poderão ainda, se necessário, serem feitas sondagens para verificação do nível do lençol freático em seguimento de corte. Deverão ser identificados problemas específicos do sistema de drenagem que afetam o pavimento.

(e) Estudos de Sinalização:

Deverão ser cadastrados os dispositivos de segurança de tráfego e de sinalização existentes, com metodologia proposta pela consultora, procedendo-se, então, à avaliação do estado de conservação de sinalização vertical e possibilidade de aproveitamento na nova configuração da rodovia.

(f) Componente Ambiental:

O Contratado deve elaborar o diagnóstico ambiental da área de influência direta do empreendimento e as avaliações das ocorrências ambientais e dos impactos ambientais que poderão decorrer com a execução das obras planejadas, visando à proposição de medidas de proteção ambiental. Deve ser caracterizada a situação ambiental da área de influência direta, nos aspectos físicos, biológicos, sócio-econômico e culturais, objetivando principalmente a análise antes e depois da implantação do empreendimento para avaliação dos impactos advindos das obras de implantação do Posto e Fiscalização Integrada.

Os estudos devem compreender:

- Cadastramento dos problemas ambientais (erosões, assoreamentos, deslizamentos, ausência de mata ciliar, etc);
- Cadastramentos dos problemas ambientais decorrentes de atividades de terceiros (lavouras, indústrias, loteamentos, etc);
- Cadastramento das antigas áreas de uso (instalações, usinas, bota-foras, pedreiras, jazidas, etc), que não serão utilizadas na execução da obra;
- Verificação junto aos órgãos competentes da existência de áreas a proteger e de fatores restritivos ao uso do solo pelo empreendimento.

Deve-se identificar, analisar e avaliar os impactos ambientais e negativos decorrentes da alteração do meio ambiente considerando a inserção do empreendimento nas suas fase de implantação e operação.

5.1.2. Diagnóstico e Proposição de Soluções Alternativas



Com base nos dados coletados, será elaborado um diagnóstico consistente, fornecendo explicações sobre diversos tipos de degradação observados no pavimento e problemas de operação do segmento.

A partir deste diagnóstico, a consultora deverá apresentar suas proposições para a solução dos diversos problemas encontrados.

5.2. 2ª FASE – Projeto Final de Engenharia

Nesta fase, as soluções propostas na 1ª FASE, discutidas e aprovadas pelo Grupo de Trabalho, deverão ser detalhadas à nível de projeto executivo, no qual deverão estar definidos, especificados e orçados os diversos elementos que integram o projeto. Deverão ainda ser consideradas as observações formuladas pelo GT a respeito do trabalho apresentado na 1ª FASE. Para tanto, alguns serviços complementares de campo poderão ainda vir a ser exigidos, particularmente no que se refere aos estudos geotécnicos e topográficos.

A 2ª FASE se constituirá na finalização do projeto técnico, elaboração e elaboração de relatório justificativo do projeto, de acordo com as diretrizes a seguir delineadas.

5.2.1. Projeto de Infra-estrutura Viária

(a) Projeto geométrico e interseções:

Tendo como base os Estudos Topográficos realizados nesta etapa, o Projeto Geométrico deverá ser elaborado, observadas as características técnicas básicas fixadas nos Termos de Referência, e tendo como roteiro metodológico básico o desenvolvimento das seguintes atividades:

- Verificação e otimização da diretriz básica selecionada;
- Projeto planialtimétrico nas escalas de 1:1.000 (H) e 1:100 (V);
- Seções transversais típicas definidas nesta fase observando os gabaritos estático e dinâmico da rodovia;
- Definição da faixa de domínio.

O projeto geométrico indicará o eixo longitudinal da via e os seguintes elementos:

- Indicação em planta das características da via: raios de curvas, tangentes, ângulos centrais, etc.;
- Indicação em perfil do estaqueamento do eixo com as estacas correspondentes aos pontos característicos (P_c e P_l) e início e final das concordâncias verticais, terreno natural, greide e cotas e estacas dos PIVs, PCVs, PTVs;
- Constará, ainda, do rodapé do desenho em perfil, o esquema da via em planta, com a indicação dos comprimentos das tangentes e elementos característicos das curvas circulares, rampas;
- Localização das OACs;
- Elementos das curvas de concordância vertical;
- Representação das sondagens no perfil com classificação HRB;
- Descrição do tipo de solo.



(b) Projeto de terraplanagem

O projeto de terraplanagem deverá definir os volumes a movimentar, a distribuição de terras, as notas de serviço e a orientação da terraplanagem, necessários à implantação da plataforma de terraplanagem, bem como desenvolver os estudos de estabilidade de taludes de cortes e aterros, de acordo com teoria da Mecânica dos Solos, justificando a sua utilização.

Deverá também definir as inclinações de taludes estáveis e as bermas necessárias. Prever o cumprimento dos procedimentos e exigências do órgão ambiental, decorrentes do licenciamento específico das jazidas, áreas de empréstimo de materiais e bota fora, visando minimizar os passivos ambientais decorrentes da implantação do empreendimento. Definir os materiais utilizáveis nas obras de terraplanagem.

Indicar a origem e destino das jazidas relacionadas para utilização na obra.

Serão avaliadas as alternativas que se apresentem quanto à movimentação dos volumes de terraplanagem de modo a ajustar, entre outras, as necessidades de empréstimos e bota-foras com disponibilidade de áreas para tal, levando ainda em conta os planos de urbanização e paisagismo existentes ou planejados, para mútua compatibilização, além da proteção do meio ambiente. Serão ainda realizadas pesquisas para a determinação de possíveis locais de caixas de empréstimos.

Finalmente, com base nos estudos realizados, será elaborado quadro sucinto de orientação da terraplanagem, definindo a influência sobre os aspectos de bota-fora e empréstimo, bem como custos. Este quadro deve apresentar ainda o resumo dos volumes de corte, por categoria, e volumes de aterro a compactar. O método recomendado para a determinação do volume nesta fase é o da cota vermelha média.

Deverão ser observadas as seguintes condições gerais:

- Obter junto às concessionárias locais, desenhos cadastrais e/ou de projeto das redes públicas de águas pluviais da região, como também das instalações existentes dentro do sítio;
- Obter desenhos de levantamentos planialtimétricos e das plantas de situação, bem como, quando necessário, as informações geotécnicas da área do projeto, objetivando identificar e classificar os materiais nas diversas categorias, para efeito de escavação e identificação da natureza dos solos disponíveis para eventual empréstimo;
- Definir os pontos prováveis de lançamento das águas pluviais, em função do levantamento planialtimétrico da área e dos desenhos cadastrais da rede pública de terraplanagem de águas pluviais de acordo com as exigências dos órgãos ambientais competentes para descarte do excedente não aproveitável no sítio.

Efetuar uma programação adequada de sondagens e ensaios para os estudos de:

- materiais de empréstimo;
- fundação de aterro;
- estabilidade de taludes de corte;
- estabilidade de taludes de aterro.

Normas e Práticas Complementares:

- Normas, procedimentos e especificações do DNIT;
- Práticas de Projeto, Construção e Manutenção de Edifícios



- Públicos Federais;
- Normas da ABNT e do INMETRO;
- Códigos, Leis, Decretos, Portarias e Normas Federais, Estaduais e Municipais, inclusive normas de concessionárias de serviços públicos;
- Instruções e Resoluções dos Órgãos do Sistema CREA-CONFEA.

(c) Projeto de drenagem

O sistema de drenagem terá como finalidade fundamental a coleta, o afastamento e a disposição final das águas, compreendendo basicamente a drenagem superficial e bueiros tubulares e celulares. No sistema de drenagem superficial serão considerados canaletas de pé de aterro para proteção das saias dos taludes.

Os cortes serão drenados por meio de bueiros, de plataformas e canaletas de pé de corte. Nas cristas serão projetadas valetas de proteção que terão dimensões padrão previamente fixadas em função das áreas, da topografia e do tipo de solo.

O sistema de drenagem superficial será apresentado através de seções típicas.

Os bueiros terão sua localização determinada a partir dos projetos geométrico e de terraplenagem. Dependendo das seções de vazão e da situação local, poderão ser usados bueiros tubulares de concreto, simples ou associados em bateria, ou bueiros celulares. Os bueiros serão padronizados para todo o trecho. Os bueiros, quer tubulares quer celulares, serão dimensionados em regime crítico de escoamento com descarga livre na atmosfera e sem afogamento.

Deverá ser priorizada, onde couber, a utilização dos dispositivos constantes do Álbum de Projetos-Tipo de Dispositivos de Drenagem - DNER/DEP-1988, em vigor no DNIT, acrescidos daqueles adicionais necessários. Estes últimos deverão ser detalhados e ter estabelecidos os consumos de materiais.

Serão definidos os pontos prováveis de lançamento das águas pluviais, em função do levantamento planialtimétrico da área e dos desenhos cadastrais da rede pública de drenagem de águas pluviais de acordo com as exigências dos órgãos ambientais competentes para descarte do excedente não aproveitável no sítio.

Adotar, sempre que possível, os seguintes critérios de projeto:

- Permitir a limpeza e desobstrução de qualquer trecho da instalação, sem que seja necessário danificar ou destruir parte das instalações;
- Prever a condução das águas pluviais coletadas para fora dos limites do sítio do aeroporto até um sistema público ou qualquer local legalmente permitido, de modo a permitir o descarte do excedente não aproveitável no sítio;
- Prever a retenção das águas da chuva no sítio visando o seu aproveitamento, evitando alagamento das áreas adjacentes;
- Avaliar e prever a necessidade futura de reposição dos aquíferos visando a reinjeção no lençol freático;
- Garantir, de forma homogênea, a coleta de águas pluviais, acumuladas ou não, de todas as áreas atingidas pelas chuvas;
- Garantir a devida resistência estrutural para suportar as cargas dos caminhões nos locais necessários.



- Normas, procedimentos e especificaúes do DNIT;
- Práticas de Projeto, Construúo e Manutenúo de Edifícios Púbcos Federais;
- Normas da ABNT e do INMETRO;
- Códigos, Leis, Decretos, Portarias e Normas Federais, Estaduais e Municipais, inclusive normas de concessionárias de serviços púbcos;
- Instruúes e Resoluúes dos Órgãos do Sistema CREA-CONFEA.

(d) Projeto de sinalizaúo

O projeto de Sinalizaúo Horizontal (constituída de faixas, legendas, símbolos, tachas e tachões) e Vertical (constituída por placas, balizadores, fixadas ao lado ou suspensas sobre a pista), o mesmo será desenvolvido segundo o manual de sinalizaúo rodoviária do DNER (1979) e disposiúes do manual de sinalizaúo de trânsito – parte 1 – sinalizaúo vertical (DENATRAN), consoante a resoluúo nº 599 do conselho nacional de trânsito e o manual de Interseúes em níel e não semaforizadas em áreas urbanas (DENATRAN – 1984).

SINALIZAÚO HORIZONTAL:

A tinta a ser utilizada será do tipo a base de resina acrílica e deverá obedecer à especificaúo de material DNER-EM 371/97.

Para Inspeúo e amostragem, das tintas, deverá ser obedecida a EB 2162 da ABNT.

Para determinaúo da cor, consultar especificaúo DNER-183/94.

SINALIZAÚO VERTICAL:

O projeto deverá estar de acordo com:

- NBR 6323, 7399 e 7400 da ABNT;
- NBR 8261;
- Especificaúes de Materiais do DNER;
- EB 2162 da ABNT

(e) Projeto de Pavimentaúo

O projeto de pavimentaúo deverá se integrar com os projetos de drenagem, de terraplenagem, de arquitetura, do sistema viário e demais projetos de redes externas.

Deverão ser observadas as seguintes condiúes gerais:

- Conhecer os solos, materiais e equipamentos disponíeis na região da obra, que poderão ser utilizados na execuúo dos projetos;
- Conhecer as características climáticas da região de implantaúo da obra, as variaúes máximas e mínimas de temperatura e os índices pluviométricos médios;
- Conhecer o tipo e as características do tráfeço ou carregamento a que será submetido o pavimento, bem como o crescimento ou sua variaúo futura.



Deverá ser definida e especificada a concepção do projeto de pavimentação com o respectivo dimensionamento indicando as ocorrências de materiais selecionados no projeto e os cálculos dos seus volumes e distâncias de transporte, bem como a avaliação preliminar do pavimento existente.

Em resumo adotar, sempre que possível, os seguintes critérios de projeto:

- Compatibilização com os diversos projetos envolvidos;
- Utilização de materiais e métodos construtivos compatíveis com as características regionais e demais partes da obra;
- Facilidade de manutenção e possibilidade de expansão de áreas pavimentadas;
- Padrão de qualidade e vida útil desejada.

Normas e Práticas Complementares:

- Normas, procedimentos e especificações do DNIT;
- Práticas de Projeto, Construção e Manutenção de Edifícios Públicos Federais;
- Normas da ABNT e do INMETRO;
- Códigos, Leis, Decretos, Portarias e Normas Federais, Estaduais e Municipais, inclusive normas de concessionárias de serviços públicos;
- Instruções e Resoluções dos Órgãos do Sistema CREA-CONFEA.

5.2.2. Projetos de Instalações

- Documentos Gráficos:

Estes produtos consistem na representação técnica da obra a ser realizada mediante desenhos em escala, sendo constituído por pranchas (folhas de desenho) com cotas.

Serão apresentados desenhos de arquitetura e de engenharia: planta de situação; planta de locação e cobertura; plantas baixas, detalhes, cortes e fachadas; planta baixa com pontos elétricos, hidráulicos e sanitários; layout de mobiliários e equipamentos; plantas de forma de fundação e estrutura; plantas de instalações elétricas, hidráulicas e sanitárias; etc.

- Memorial Descritivo

O Memorial Descritivo deve apresentar todas as características da edificação proposta no Projeto, com as especificações técnicas dos materiais e equipamentos empregados em cada serviço e seus respectivos locais de aplicação, além das referências às Normas Técnicas a serem consultadas para a metodologia de execução dos serviços da Obra.

Este documento deve apresentar todas as características necessárias para identificação dos produtos a serem aplicados, como traço de argamassa, resistência característica do concreto, tipo de fôrmas, tipo de aço, material, dimensões e características físicas dos elementos de alvenaria (blocos cerâmicos, blocos de concreto, tijolos maciços, divisórias), classificação, dimensão e cor dos pisos e azulejos, entre outras informações pertinentes.



Os materiais de acabamento especificados no Memorial Descritivo deverão ser devidamente indicados na Planta Baixa, nos Cortes e Fachadas, devendo estar associados a uma legenda.

Deverão ser observadas as seguintes condições gerais:

- As especificações técnicas deverão ser elaboradas de conformidade com as Normas do INMETRO e Práticas específicas, de modo a abranger todos os materiais, equipamentos e serviços previstos no Projeto;
 - As especificações técnicas deverão estabelecer as características necessárias e suficientes ao desempenho técnico requerido pelo Projeto, bem como para a contratação da obra;
 - Se houver associação de materiais, equipamentos e serviços, a especificação deverá compreender todo o conjunto, de modo a garantir a harmonização entre os elementos e o desempenho técnico global;
 - As especificações técnicas deverão considerar as condições locais em relação ao clima e técnicas construtivas a serem utilizadas;
 - De preferência, as especificações técnicas deverão ater-se aos materiais, equipamentos e serviços pertinentes ao mercado local;
 - As especificações técnicas não poderão reproduzir catálogos de um determinado fornecedor ou fabricante, a fim de permitir alternativas de fornecimento;
 - As especificações de componentes conectados a redes de utilidades públicas deverão adotar rigorosamente os padrões das concessionárias;
 - A utilização de especificações padronizadas deverá limitar-se às especificações que somente caracterizem materiais, serviços e equipamentos previstos no Projeto;
 - As especificações técnicas de soluções inéditas deverão se apoiar em justificativa e comprovação do desempenho requerido pelo Projeto, através de testes, ensaios ou experiências bem sucedidas, a juízo do Contratante;
 - As especificações serão elaboradas visando equilibrar economia e desempenho técnico, considerando custos de fornecimento e de manutenção, porém sem prejuízo da vida útil do componente da edificação;
 - Se a referência de marca ou modelo for indispensável para a perfeita caracterização do componente da edificação, a especificação deverá indicar, no mínimo, três alternativas de aplicação e conterá obrigatoriamente a expressão "ou equivalente", definindo com clareza as características e desempenho técnico requerido pelo projeto, de modo a permitir a verificação e comprovação da equivalência com outros modelos e fabricantes.
- Planilha Orçamentária

A Planilha Orçamentária deverá pautar-se nos preços do Sistema Nacional de Pesquisa de Custos e Índices da Construção Civil – SINAPI, banco de dados mantido pela Caixa Econômica Federal.



A Planilha Orçamentária deverá apresentar as seguintes informações:

- discriminação dos serviços;
 - quantitativo de cada serviço;
 - custo unitário dos serviços;
 - custo total de cada serviço.
- Cronograma Físico-Financeiro

O Cronograma Físico-Financeiro deve apresentar a previsão de gastos mensais com cada uma das etapas da Obra, de forma a possibilitar uma análise da evolução física e financeira da mesma. Este Cronograma deve conter o percentual mensal de execução dos serviços, e a aplicação dos recursos de cada item relativos ao valor total da Obra, de forma compatível à Planilha Orçamentária apresentada.

Para a elaboração do Cronograma Físico Financeiro é importante realizar um estudo do processo de implantação do Programa proposto para definição do tempo disponível para a realização da Obra.

Outros aspectos relevantes para elaboração deste documento são:

- identificação do processo construtivo;
- estrutura disponibilizada à execução da obra (maquinário e ferramentas);
- verificação do estado de acesso e do local de implantação (distâncias para transportes internos e externos à obra, condições das vias de acesso, locais de descarga e armazenamento dos materiais, inclinações do terreno, etc.);
- avaliação das características geológicas do terreno (altura do lençol freático, composição e estabilidade do terreno, etc.);
- condições para execução de cada serviço;
- disponibilidade de mão-de-obra (observar o número e a qualificação dos funcionários que irão atuar na execução da obra).

(a) Projeto Arquitetônico

Elaboração do Projeto de Edificação com área construída de aproximadamente 275 m² e área coberta de 1.250 m², tendo 23.200,00 m² de área de implantação e um perímetro de implantação aproximado de 750,00 metros lineares.

Deverá ser utilizada construção convencional com estrutura metálica no telhado e telhas do tipo trapezoidal. A cobertura deverá prever sistema de reuso de águas pluviais.

Tendo em vista a facilidade de manutenção deverá ser evitado o uso de madeiras na estrutura e esquadrias da construção.

Os revestimentos externos deverão ser cerâmicos em função da facilidade de manutenção e durabilidade.

Deverá ser previsto no piso interno o uso de revestimento de alta resistência e, para áreas molhadas e alojamentos deverá ser utilizado piso cerâmico PEI-4.

As paredes internas deverão ser revestidas com massa acrílica e posteriormente pintadas.

Os serviços de vidraçaria serão executados de acordo com a Norma NBR-7199 (NB-226), da ABNT.



Os vidros das esquadrias serão vidros laminados resistente a bala, comumente chamados de "vidro a prova de balas".

Os vidros serão fabricados pelo sistema de laminação de varias camadas de vidro com Polivinil Butiral (PVB) liquido.

Recomenda-se a utilização do vidro com 38mm de espessura.

A empresa que fornecer os vidros a prova de bala deverá ter os seguintes documentos/autorização:

- TR- Título de Registro;
- RETEX- Relatório Técnico Experimental;
- RAT- Relatório de Avaliação Técnica;
- Alvará de Fabricação - Policia Civil;
- Alvará de Comércio - Policia Civil;
- Certificado de Vistoria Técnica - Policia Civil.

As normas a serem utilizadas para elaboração do projeto e confecção do vidro resistentes a balas: NIJ - National Institute of Justice - EUA, 0108.01 e UL - Underwriters Laboratories Inc., 752.

(b) Projeto Hidrossanitário

O Projeto de Instalações Hidráulicas e Projeto de Instalações Sanitárias, deverão obedecer as normas NBR-5626/1998, a NBR 8160/1990 e a NBR 7229/1993.

Deverá ser previsto a instalação de fossa séptica e sumidouro para dar destino aos dejetos da edificação.

(c) Projeto de Cobertura Metálica

O Projeto Estrutural seguirá os seguintes dispositivos normativos:

- AISC-ASD 9Ed/89 – Specifications for Structural Steel Buildings – Allowable S-tress Design, Plastic Design;
- AWS D 1.1/98 – Structural Welding Code – Steel;
- NBR 6123/88 – Forças devido ao vento em edificações.

Toda a estrutura deverá ser em aço ASTM A36, exceto chumbadores e tirantes em SAE 1020, terças e vigas de tapamento em CF 24 ou A 570 - G 33.

As ligações serão executadas com as seguintes especificações:

- Soldadas: Eletrodo E – 70XX (treliças);
- Aparafusadas: Parafuso ASTM A325 – F para ligações principais e ASTM A307 para ligações secundárias.

Todos os elementos deverão ser protegidos por pintura em tinta antiferruginosa.

O telhamento será em telha termoacústica tipo "sandwich" com partes superior e inferior em galvalume, com enchimento de polietireno (F1) auto extingüível.

(d) Projeto Elétrico, Telefônico e Lógico



As instalações elétricas serão executadas de acordo as plantas de pontos elétricos, Normas da ABNT (em especial as NBR 5410 e NBR 5419), Normas Técnicas da Concessionária Local e demais especificações técnicas.

Todas as instalações deverão ser embutidas na alvenaria e deverão ser previstos pontos de ar condicionado.

As instalações telefônicas serão de embutir e obedecerão rigorosamente, quanto à sua execução, às prescrições contidas nas Normas da ABNT, Normas da Telebrás, Normas Técnicas da Concessionária Local.

(e) Projeto Estrutural e de Fundações

O Projeto Estrutural e de Fundações deverão obedecer as seguintes Normas:

- NBR 6122-1996 - Projeto e execução de fundações;
- NBR 6118-1978 - Projeto e execução de obra de concreto armado;
- NBR 7480-1996 - Barras e fios de aço destinados às armaduras para concreto armado;
- NBR 7211-1986 - Agregado para concreto;
- NBR 11578-1991 - Cimento Portland composto – especificação.

5.2.3. Projeto de Heliponto

O heliponto situará no nível do solo, além da faixa periférica é recomendável que haja uma cerca de segurança de 1 m de altura circundando os limites da área com objetivo de evitar que animais ou pessoas estranhas entrem na área de pouso.

A área de pouso e decolagem deve ser dimensionada para as características (peso e dimensões) do maior helicóptero que irá utilizá-la, além daquelas previstas para acúmulo de pessoas (área de refúgio), equipamentos, etc.

As áreas de pouso/decolagem devem ser sinalizadas.

A Contratada deverá providenciar a solicitação para construção do heliponto junto ao Comando Aéreo Regional respectivo, mediante requerimento, acompanhado de informações e documentos previstos na legislação pertinente do Ministério da Aeronáutica.

A elaboração do projeto deverá atender as normas e bibliografias referentes ao assunto, tais como:

- Portaria nº 18/GM5 (14/02/1974) - Instruções para operação de helicópteros para a construção e utilização de helipontos – Ministério da Aeronáutica;
- Portaria nº 1141/GM-5 (08/12/1987) - Dispõe sobre zonas de proteção e aprova o plano básico de zona de proteção de aeródromos, o plano básico de zoneamento de ruído e proteção de helipontos;
- NBR 81691 EB1308 - Tinta para sinalização horizontal de pistas e pátios em aeroportos;
- NBR 83481 NB763 - Execução de sinalização horizontal de pistas e pátios em aeroportos;
- NBRI14821 EB2066 - Vidros para auxílios visuais luminosos de uso aeronáutico;
- NBR 12647103 - Indicador visual de condições do vento de superfície (biruta) em aeródromos ou helipontos;



- Código Brasileiro de Aeronáutica (CBAer);
- Instrução do Comando da Aeronáutica (ICA) 92-1, (24/01/2000);
- NFPA 418 – Standar for heliports, 1995 Edition.

Os desenhos deverão obedecer as normas da ABNT.

5.2.4. Projeto de Captação, Manejo e Reuso das Águas

Diante da indefinição do processo construtivo destinado a captar, manejar e reusar o recurso hídrico disponível em cada localidade definida para os Postos de Fiscalização será necessário a pesquisa de indicadores de portabilidade da água para o consumo das águas potáveis e despojo das águas servidas.

Em virtude do índice de qualidade da água dos mananciais disponíveis nas respectivas localidades dos Postos poderão ser utilizados processos convencionais ou específicos no uso desses recursos hídricos.

No caso de dispositivos convencionais deverá ser observado o que se segue:

POÇOS TUBULARES PROFUNDOS

Normas a seguir:

- NBR 12212 - Projeto de poço tubular profundo para captação de água subterrânea;
- NBR 12244 - Construção de poço tubular profundo para captação de água subterrânea;
- NBR 13604/13605/13606/130607/13608- "Dispõe sobre tubos de PVC para poços tubulares profundos";
- NBR – 13895/1997 – Poços de Monitoramento.

5.2.5. Projeto de Geração e Distribuição de Energia

(a) Projeto de Rede de Distribuição

Deverá ser verificado o pré-dimensionamento da demanda de consumo de energia que prevê um grupo gerador de 170 kVA – Trifásico, 60Hz – completo.

(b) Projeto de Iluminação Externa

Deverá ser verificado a possibilidade da utilização de postes de iluminação externa alimentados por rede aérea.

5.2.6. Projeto de Comunicações

Deverá ser concebido o tipo de projeto de comunicação (rádio, satélite, telefone, internet), para cada local de implantação dos Portais, segundo o critério da relação custo/benefício.

5.2.7. Projetos de Cercas, Proteções e Dispositivos de Segurança

Deverá ser definido o tipo de projeto de segurança do local (monitoramento por câmeras, alarmes, segurança física, etc.) para cada local de implantação dos Portais, segundo o critério da relação custo/benefício.



5.2.8. Projetos de Combate a Incêndio

(a) Prevenção e Combate a Incêndio

O projeto deverá ser elaborado conforme normas do Corpo de Bombeiros local e as seguintes Normas:

- NBR 12615 - Sistema de Combate a Incêndio por Espuma;
- NBR 12693 - Sistema de Proteção por extintores de incêndio;
- NBR 12962 - Inspeção, Manutenção e Recarga em Extintores de Incêndio;
- NBR 13714 - Instalação Hidráulica Contra Incêndio;
- NBR 13434 - Sinalização de Segurança Contra Incêndio e Pânico;
- NBR 13435 - Sinalização de Segurança Contra Incêndio e Pânico;
- NBR 13437 - Símbolos Gráficos para Sinalização Contra Incêndio e Pânico;
- NBR 9077 - Saídas de Emergências em Edifícios;
- NBR 9441 - Sistema de Detecção e Alarme de Incêndio;
- Associação Brasileira de Normas Técnicas – ABNT.

(b) Sistema de Proteção Contra Descargas Atmosféricas

O projeto de SPDA deverá ser elaborado de acordo com o prescrito na NBR 5419 e inserido no Processo de Segurança Contra Incêndio e Pânico, constando:

- ART (Anotação de Responsabilidade Técnica) junto ao CREA;
- Plantas baixas e cortes da edificação mostrando o encaminhamento dos condutores e transição entre níveis;
- Detalhes de pontos importantes da instalação como conexões e pontos de medição e aterramento;
- Memorial descritivo contendo todos os dados técnicos da instalação, tais como: nível de proteção, método aplicado, nº. de descidas, espaçamento médio das descidas, pontos de equalização de potenciais e aterramento e bitola dos condutores.

O projeto deverá ser elaborado com base nas seguintes Normas:

- NBR 5419/01 - Proteção de estruturas contra descargas atmosféricas – Procedimento;
- NBR 5410/2005 - Instalações elétricas de baixa tensão – Procedimento;
- NBR 6323/90 - Produto de aço ou ferro fundido revestido de zinco por imersão a quente – Especificação;
- NBR 9518/97 - Equipamentos elétricos para atmosferas explosivas - Requisitos gerais – Especificação;
- NBR 13571/96 - Hastes de aterramento em aço cobreado e acessórios – Especificação;
- RESOLUÇÃO 04/89 – CNEN(Comissão Nacional de Energia Nuclear).

5.2.9. Projeto Naval



O Projeto da Base Flutuante deverá contemplar, entre outros os seguintes aspectos:

- Memorial Descritivo, nos moldes do MODELO DA NORMAM-02;
- Plano de Linhas;
- Plano de Arranjo Geral;
- Plano de Capacidades;
- Plano de Luzes de Navegação;
- Plano de Perfil Estrutural;
- Plano de Seção Mestra;
- Plano de Expansão de Chapeamento;
- Especificação e Plano de Solda;
- Estudo de Pesos e Centros;
- Detalhes dos Acessórios de Convés;
- Estudo de Estabilidade Preliminar;
- Curvas Hidrostáticas;
- Curvas Cruzadas de Estabilidade;
- Cálculo e Notas de Arqueação;
- Cálculo e Notas para Marcação de Borda Livre;
- Quantitativo de Material (L.M.-Lista de Material);
- Orçamento e respectivas composições;
- Memorial Descritivo Detalhado;
- Projeto Elétrico;
- Quantitativo de Material Elétrico;
- Projeto Hidrossanitário;
- Quantitativo de Material Hidráulico;
- Procedimento e Especificação de Pintura;
- Recolhimento da Anotação de Responsabilidade Técnica – ART junto ao CREA.

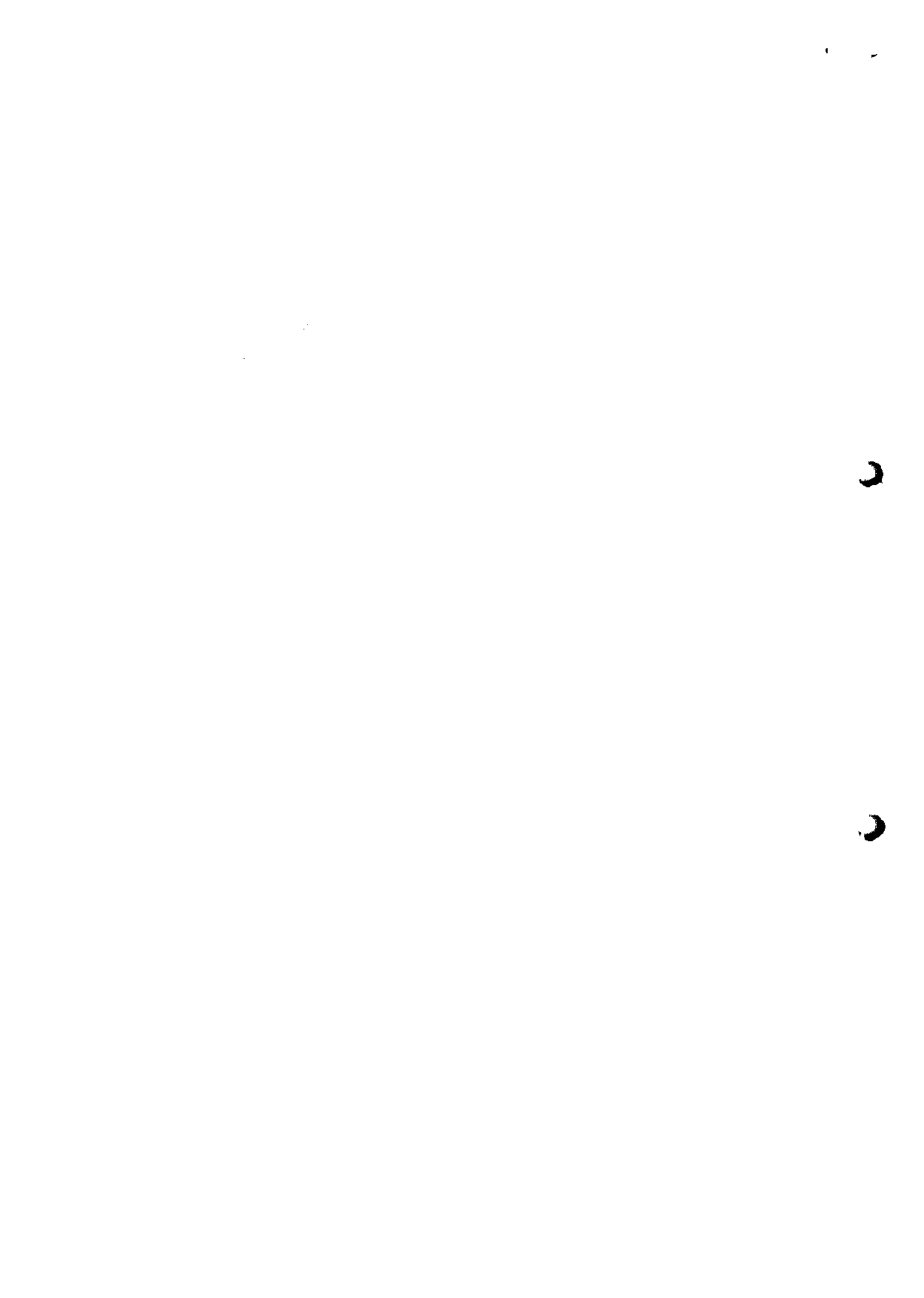
5.2.10. Especificações, Quantitativos e Orçamento dos Serviços

Deverão ser apresentadas especificações gerais complementares e particulares. Essas especificações técnicas deverão enfatizar preocupações com a qualidade dos materiais, das misturas e da execução da obra. O tipo e número de ensaios a serem realizados para controle de qualidade deverão ser especificados, assim como o controle da espessura das camadas de mistura aplicadas.

Os quantitativos de materiais e serviços serão levantados a partir dos elementos disponíveis no Projeto, procurando-se a melhor aproximação possível com a realidade.

Os estudos Topográfico e Geotécnico lhes serão entregues a medida que forem parcialmente terminados, até a conclusão final.

Os serviços acima descritos deverão ser desenvolvidos em obediência às determinantes previstas nas Instruções de Serviços integrantes do Manual de Serviços de Consultoria para Estudos e Projetos Rodoviários em vigor no DNIT, devendo-se observar os aspectos referentes às Legislações Ambientais Federal e Estadual durante todo o período de elaboração do projeto e de seus eventuais estudos e pesquisas de campo.



Fls.: 3972
Proc.: 6360/05
Rubrica:

Data: Mon, 21 Dec 2009 17:12:46 -0200 [21-12-2009 17:12:46 BRST]
De: Katia Matsumoto Tancon <katia.tancon@transportes.gov.br>
Para: [Exibir endereços - 36 destinatários]
Cc: Adriana Rodrigues Bessa Costa <adriana.costa@transportes.gov.br>, Ieda Maria Neiva Rizzo <ieda.rizzo@transportes.gov.br>

Assunto: consulta sobre 8ª reunião da BR-319

Prezados senhores:

Na reunião realizada no dia 11/12/2009, em Porto Velho, ficou acertado que a próxima reunião aconteceria próximo do dia 20 de janeiro de 2010. Assim sendo, estamos propondo a data de 22 de janeiro de 2010, às 14:00h, no Ministério dos Transportes, em Brasília, e gostaríamos de sua confirmação sobre a participação na reunião na referida data.

Atenciosamente,

Katia Matsumoto Tancon

Analista de Infraestrutura - Transporte Rodoviário e Urbano

Secretaria Executiva - Ministério dos Transportes

(61) 3311-7120

(61) 8107-0667

P Antes de imprimir pense em seu compromisso com o Meio Ambiente

A coisa
p/ participação
em 22.12.09

Katia Matsumoto Tancon
Coordenadora Geral de
Transportes Aéreo e Ciber
Transportes

A Andressa
Lauas 22.01
L do Técnico Especializado
Erez

para participação. Em anexo

T. Veil de Souza
Coordenadora de Licenciamento de Transportes
Subst. Margula 1319417

T. Veil de Souza



OFÍCIO N.º 003 /2010/DPA/FCP/MinC.

Brasília, 05 de janeiro de 2010.

A Sua Senhoria o Senhor

Pedro Alberto Bignelli

Diretor de Licenciamento Ambiental

Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Renc

SCEN Trecho 2 - Ed. Sede do IBAMA, Bloco C, 1º andar

Brasília/DF

CEP.: 70818-900

PROTOCOLO/IBAMA

DILIC

Nº: 186

DATA: 13/01/10

RECEBIDO:

F101

Senhor Diretor,

1. Informamos que a Fundação Cultural Palmares estará acompanhando o processo de licenciamento ambiental referente às obras de construção da rodovia BR-319 que liga Manaus/AM a Porto Velho/RO, conforme Ofício nº 2744/2009/1º OFÍCIO CÍVEL/PR/AM, em anexo, encaminhado à Fundação pelo Ministério Público Federal/PR - AM referente ao Procedimento Administrativo nº 1.13.000.001678/2009-42.

2. Neste sentido, foi enviada ao DNIT solicitação (anexa) da **versão impressa** do EIA/RIMA referente à BR 319 a esta Fundação para fins de acompanhamento do processo de licenciamento em apreço.

Atenciosamente,


MAURÍCIO JORGE SOUZA DOS REIS

Diretor

Departamento de Proteção ao Patrimônio Afro-Brasileiro

A CONTRA,

DE ORDEN F/CONHECIMENTO
E OUTRAS ENCAMINHAMENTOS.

em 14/01/2010


Fernando A. Di Franco Ribeiro
Assessor Técnico
DILIC/IBAMA

AO Analista

Diego

para providências

Em 21/1/2010

Tatiana Veil

Tatiana Veil de Souza
Coordenadora de Licenciamento de Transportes
Substância Maricatu (31941)
COTRACCO/360/DILIC/IBAMA

Fol: 3974
Proc: 6860/05
Folha: 2



MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL

PROCURADORIA DA REPÚBLICA NO AMAZONAS

Av. André Araújo, 313, Aleixo - CEP 69.060-000 - Telefones: (92) 3611-3180 ramal: 230
www.pram.mpf.gov.br oficio:civil@pram.mpf.gov.br

ÚNICO
PR-AM 00009759/2009

OFÍCIO n.º 2744/2009/1.º OFÍCIO CÍVEL/PR/AM

Manaus, 30 de novembro de 2009

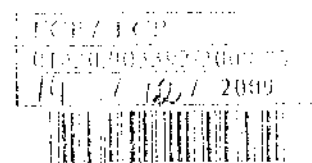
A Sua Senhoria a Senhora

ZULU ARAÚJO

Presidente da Fundação Cultural Palmares

Setor Bancário Sul, Quadra 2, Lote 11, Ed. Floy Meireles

70070-120 - Brasília (DF)



Assunto: P.A. n.º 1.13.000.001678/2009-42 (faça referência na resposta)

Senhor Presidente,

Cumprimentando-o e no interesse do **Procedimento Administrativo n.º 1.13.000.001678/2009-42**, atuado para "*Acompanhar a construção da BR-319, que liga Manaus/AM a Porto Velho/RO, e os impactos na população indígena.*", o **MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL**, por meio da Procuradora da República signatária, no exercício das atribuições que lhes são conferidas pelos artigos 127, *caput*, e artigo 129, incisos II, III e V, da Constituição da República; artigo 5.º, inciso III, "e", inciso V, "a", artigo 6.º, VII, "c", e incisos X e XX, todos da Lei Complementar n.º 75/93; artigo 4.º, inciso IV e artigo 23, ambos da Resolução 87/2006, do CSMPE, e demais dispositivos pertinentes à espécie, pelos motivos acima expendidos, resolve encaminhar a **RECOMENDAÇÃO n.º 34/2009**:

Para tanto, determino a expedição de ofício à **União Federal (Secretário-Executivo do Ministério dos Transportes), DNIT, FUNAI, IBAMA**, Fundação Palmares e representante do Ministro do Estado do Desenvolvimento e Combate à Fome na Comissão Nacional de Desenvolvimento Sustentável dos Povos e Comunidades Tradicionais,

11-11-11





MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL

PROCURADORIA DA REPÚBLICA NO AMAZONAS

Av. André Araújo, 358, Aleixo - CEP 69.069-000 - Telefone: (92) 3611-3160 ramal: 230
www.pram.mpf.gov.br


oficial@el12pram.mpf.gov.br

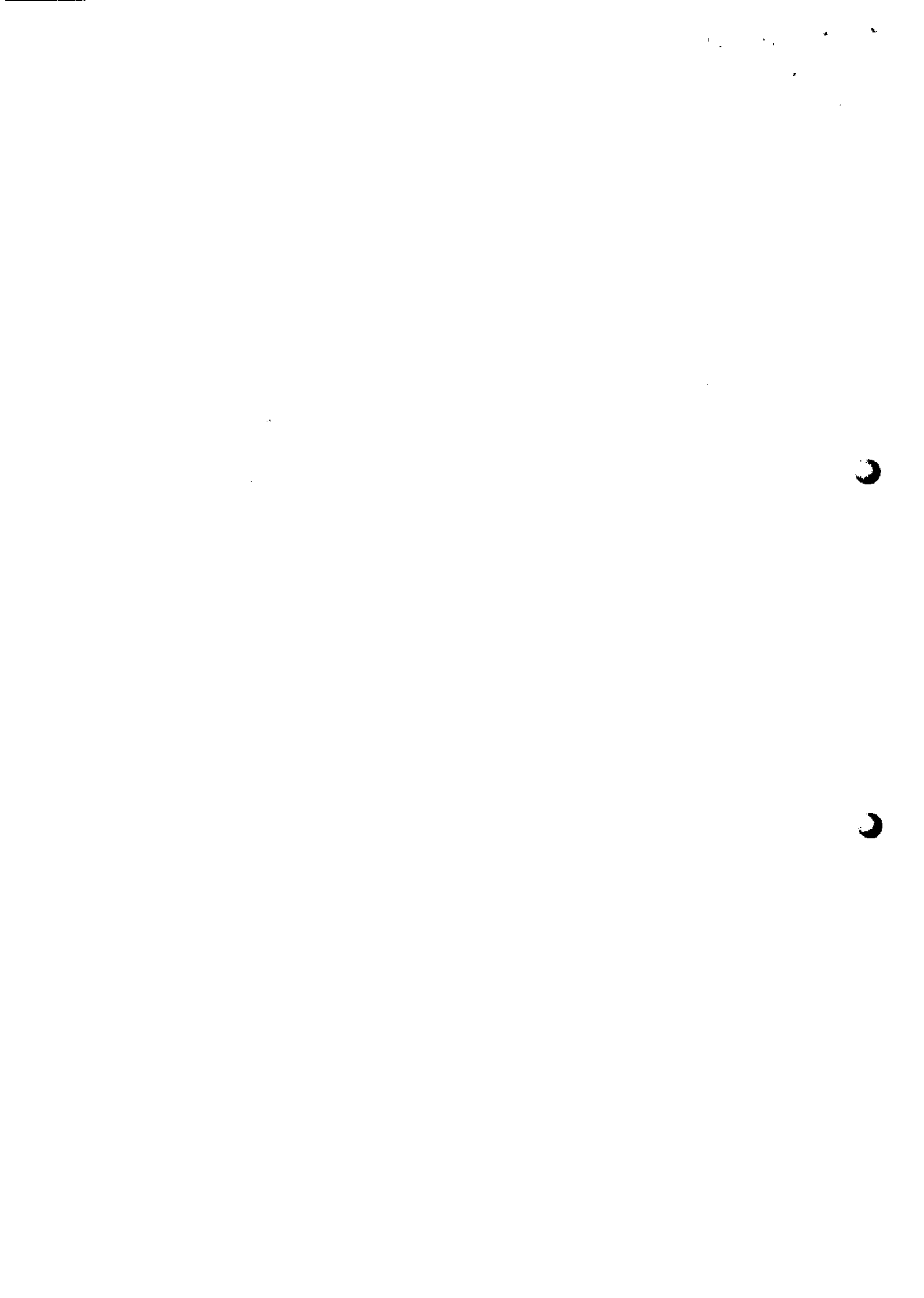
ÚNICO
PR AM 00009759/2009

3975
PR AM 00009759/2009
Folha 4

encaminhando cópia do **PARECER/PRDC/AM/n.º 008/2009**, para que informem a esta Procuradoria da República; **no prazo de 15 (quinze) dias**, quanto ao acatamento da presente recomendação, com descrição detalhada de planejamento das ações necessárias para cumprimento da mesma e relatório circunstanciado, com o encaminhamento de documentação comprobatória, devendo ser identificados de que o não cumprimento do mesmo implicará a adoção de medidas judiciais para cumprimento coercitivo.

Atenciosamente,


Luciana Fernandes Portal Lima Gadetha
Procuradora da República





Fis.: 3976
Proc.: 6.860/07
Rebat.: /

DOCUMENTO

PROTOCOLO/IBAMA

DILIC

Nº: 247

DATA: 14/01/10

RECEBIDO:

Francisco

Nº Documento : 10100.000102/10

Nº Original : 33/2010

Interessado : GM/MMA

Data : 14/01/2010

Assunto : SOLICITA QUE PROCEDA VISTORIA A FIM DE FISCALIZAR A IMPLEMENTAÇÃO DAS EXIGÊNCIAS PARA O LICENCIAMENTO DA BR 319. INFORMA QUE O RELATÓRIO DEVERÁ SER APRESENTADO ATÉ 12/02/2010.

ANDAMENTO

URGENTE

De : GABIN

Para : DILIC1

Data de Andamento: 14/01/2010 11:12:00

Observação: DE ORDEM PARA PROVIDÊNCIAS CONFORME DESPACHO DO SR. PRESIDENTE.

[Assinatura]
Assinatura da Chefia do(a) GABIN
Neir Canale
Chefe de Gabinete
Substituto do IBAMA

Confirmo o recebimento do documento acima descrito.

Assinatura e Carimbo

A COTRA,

A/C: TATIANA

De ordem do Sr. Diretor
para que se faça a gestão
necessária para o Plano
atendimento da solicitação
atentando ao prazo estabelecido
até 12/02/2010.


Fernando A. Di Franco Ribeiro
Assessor Técnico
DILIC/IBAMA

Ao Analista

briga

por procedimentos.

Em 29/11/2010

Tatiana Veil

Tatiana Veil de Souza
Coordenadora de Licenciamento de Transporte
Subsidiária: Matrícula 1119417
COTRA/CGO/DILIC/IBAMA



Fis.: 3977
 Proc.: 6860/05
 Rubr.: 6

Ministério do Meio Ambiente
Gabinete do Ministro
 Esplanada dos Ministérios, Bloco "B" – 5º Andar
 70068-901 - Brasília/DF
 Fone: (61) 3317-1254 - Fax: (61) 3317-1756
 gab@mma.gov.br

Ofício nº 33 /2010/GM/MMA

Brasília, 13 de Janeiro de 2010.

A Sua Senhoria o Senhor
ROBERTO MESSIAS FRANCO
 Presidente do Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos
 Recursos Naturais Renováveis – Ibama
 SAIN, Av. L 4 Norte, Ed. Sede
 70800-200 – Brasília – DF

Assunto: **Solicitação.**

Senhor Presidente,

1. Solicito a Vossa Senhoria que proceda a uma vistoria a fim de fiscalizar a implementação das exigências para o licenciamento da BR-319, estipuladas em portaria, a partir das conclusões do GT interministerial.
2. O relatório de vistoria deverá apresentar, item a item, o nível de cumprimento das ações exigidas, inclusive com fotos, bem como a indicação dos responsáveis e dos órgãos executores. Incluem-se: sinalização, demarcação, instalações, barreiras de fiscalização, etc.
3. O documento deverá informar o quadro de pessoal lotado nas UCs, indicando nomes, lotação e respectivos órgãos de origem.
4. Solicito, ainda, que o relatório seja apresentado até 12/02/2010, informado ao Conselho Gestor de sua autarquia, que também poderá acompanhar a vistoria solicitada.

Atenciosamente,

CARLOS MINC
 Ministro de Estado do Meio Ambiente

MMA - IBAMA
 Documento
 10100.000102/10-14
 GABIN
 Data: 14/01/10 Prazo:

A dilig:
 Para as providências

Roberto Messias Franco
 Presidente do IBAMA

PS: preza atenta para o prazo. M.F.

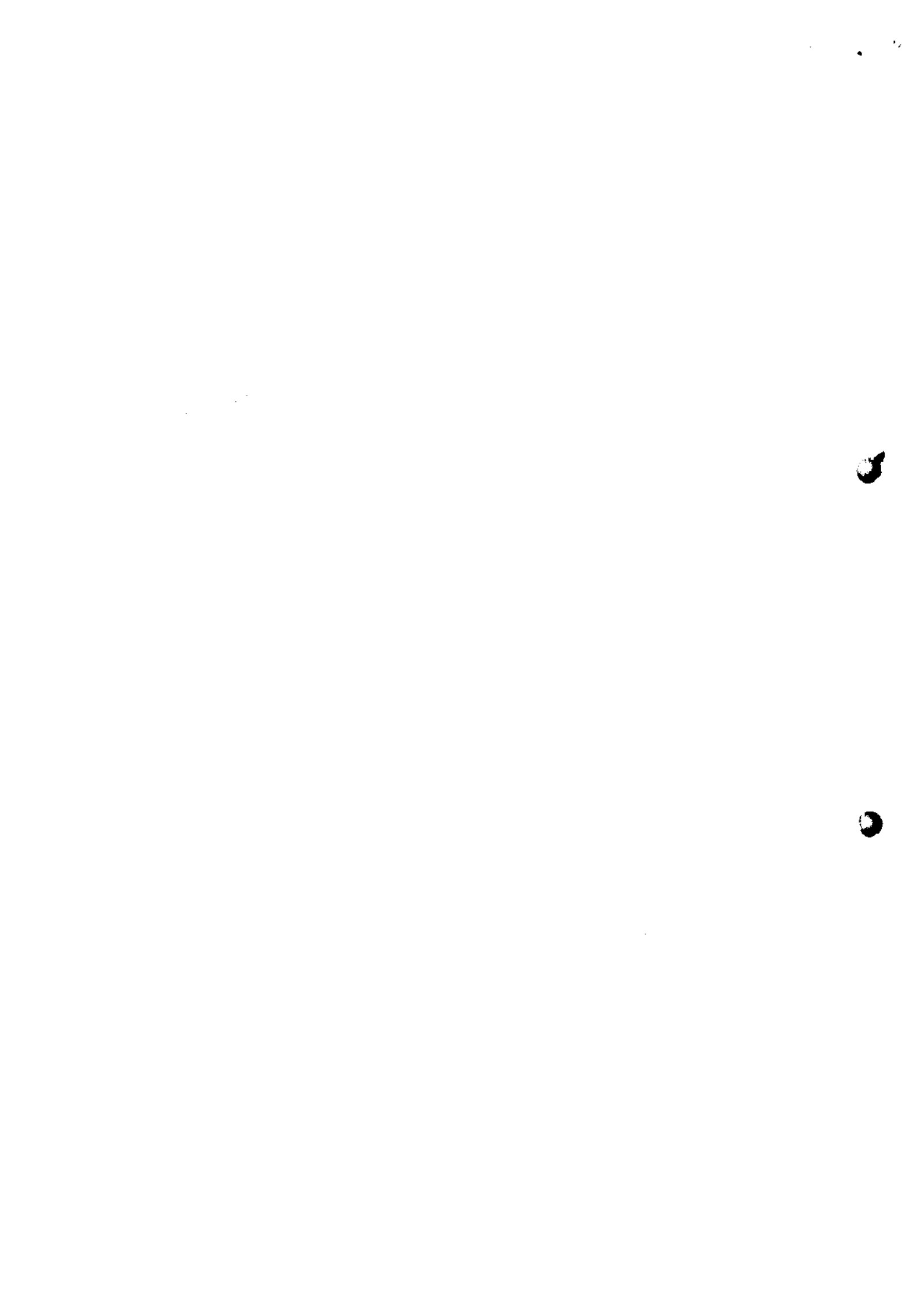




Fig: 3978
Proc: 6860/05
Rubric: g

DOCUMENTO

PROTOCOLO/IBAMA
DILIC

Nº Documento : 10100.000179/10

Nº Original : 52/10

Interessado : GM/MMA

Data : 20/01/10

Nº: 407

DATA: 21/01/10

RECEBIDO:

Francisco

Assunto : SOLICITA QUE PROVIDENCIE RELATÓRIO DO ESTADO DA ARTE DO EIA-RIMA E O CRONOGRAMA DE LICENCIAMENTO DA BR-319, BEM COMO O RELATÓRIO SOBRE O DESMATAMENTO DOS MUNICÍPIOS DE HUMAITÁ, LÁBREA E DEMAIS ÁREAS DE INFLUÊNCIA DA BR-319.

ANDAMENTO

URGENTE

De :

Para : DILIC1

Data de Andamento: 20/01/10 17:16:00

Observação: DE ORDEM PARA PROVIDÊNCIAS COM URGÊNCIA VIA ESTE GABINETE.

[Handwritten Signature]
Assinatura da Chefia do(a)

Confirmo o recebimento do documento acima descrito,

Assinatura e Carimbo

A CONTRA,

?/ ATENDIMENTO E ELABORAÇÃO
DO RELATORIO SOLICITADO NO
ÂMBITO DESTA DIRETORIA.

em 28/01/2010.


Fernando A. Di Franco Ribeiro
Assessor Técnico
DILIC/IBAMA

À Analista

braga

para atendimento

em 28/01/2010

Tatiana Veil

Tatiana Veil de Souza
Coordenadora de Licenciamento de Transportes
Substituta / Matrícula 1319417
COTRA/CGTMO/DILIC/IBAMA



Fis: 3979
Proc: 0860/05
P: 4

Ministério do Meio Ambiente
Gabinete do Ministro
Esplanada dos Ministérios, Bloco "B" – 5º Andar
70068-901 - Brasília/DF
Fone: (61) 3317-1254 - Fax: (61) 3317-1756
gab@mma.gov.br

Ofício nº 052/2010/GM/MMA

Brasília, 20 de Janeiro de 2010.

A Sua Senhoria o Senhor
ROBERTO MESSIAS FRANCO
Presidente do Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos
Recursos Naturais Renováveis – Ibama
SAIN, Av. L 4 Norte, Ed. Sede
70800-200 – Brasília – DF

Assunto: **Solicitação.**

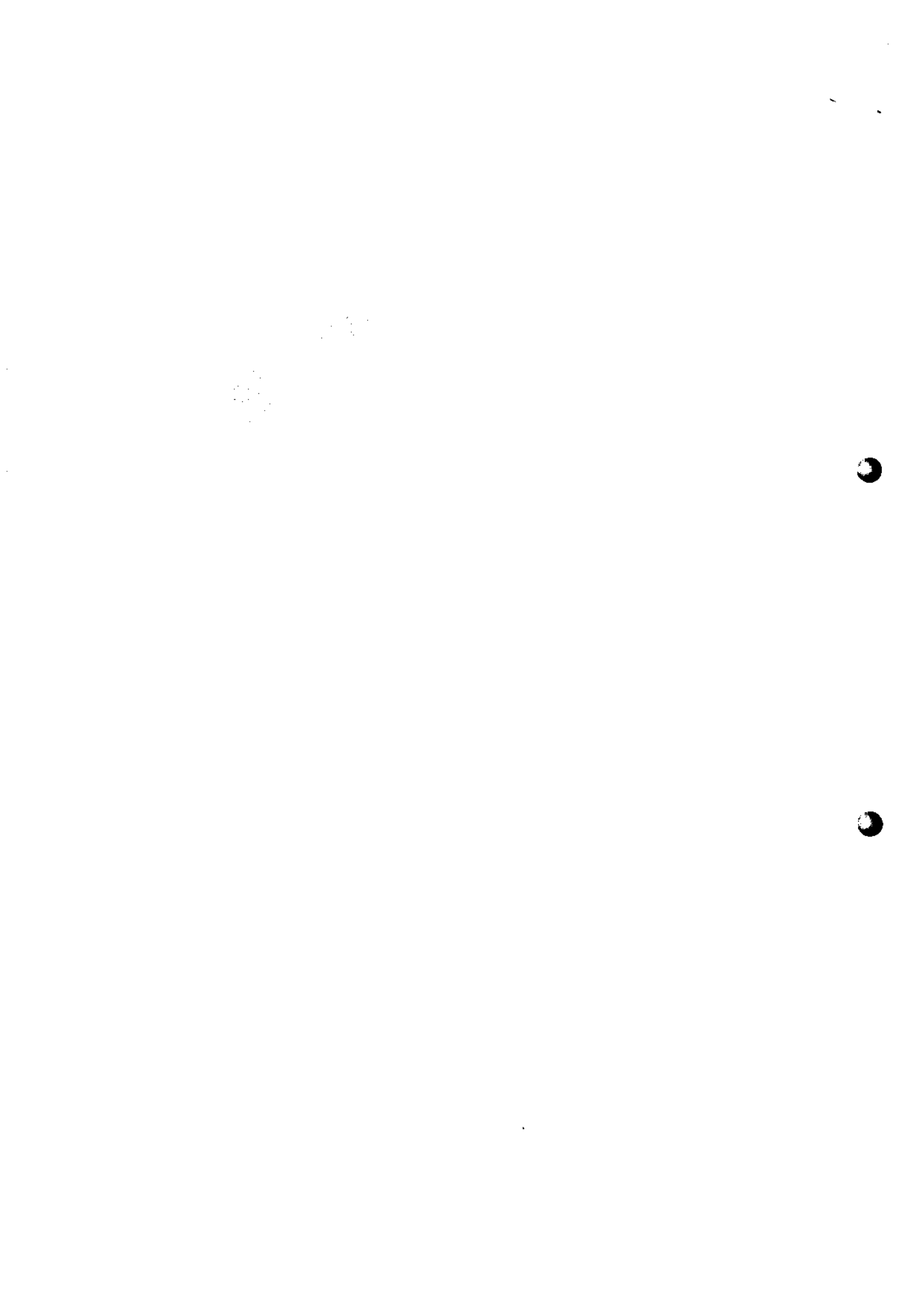
Senhor Presidente,

1. Solicito a Vossa Senhoria a gentileza de providenciar relatório do estado da arte do EIA-RIMA e o cronograma de licenciamento da BR-319, bem como o relatório sobre o desmatamento dos municípios de Humaitá, Lábrea e demais áreas de influência da BR-319, próximas de Porto Velho e ao sul de Manaus, no trecho norte já asfaltado.
2. Solicito o obséquio de encaminhar esses documentos a este Gabinete com a brevidade possível.

Atenciosamente,

IVO BUCARESKY
Chefe de Gabinete do Ministro

MMA - IBAMA
Documento
10100.000179/10-49
GABIN
Data: 20/01/10 P



Fol: 3980
P: 6860/05
R: 4



SERVIÇO PÚBLICO FEDERAL
MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE - MMA
INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS - IBAMA
SCEN Trecho 2 Edifício Sede do Ibama - CEP 70818-900 - Brasília/ DF
Tel. (61) 3316-1001 - Fax: (61) 3316-1002 - www.ibama.gov.br

Ofício nº. 42 /2010 – GAB - PRESI

Brasília, 22 de janeiro de 2010.

À Vossa Excelência
Carlos Minc Baumfeld
Ministro do Meio Ambiente – MMA
Esplanada dos Ministérios, Bloco B
70.068-900 – Brasília/DF
Tel: (61) 3317-1058/1289 – Fax: (61) 3317-1755

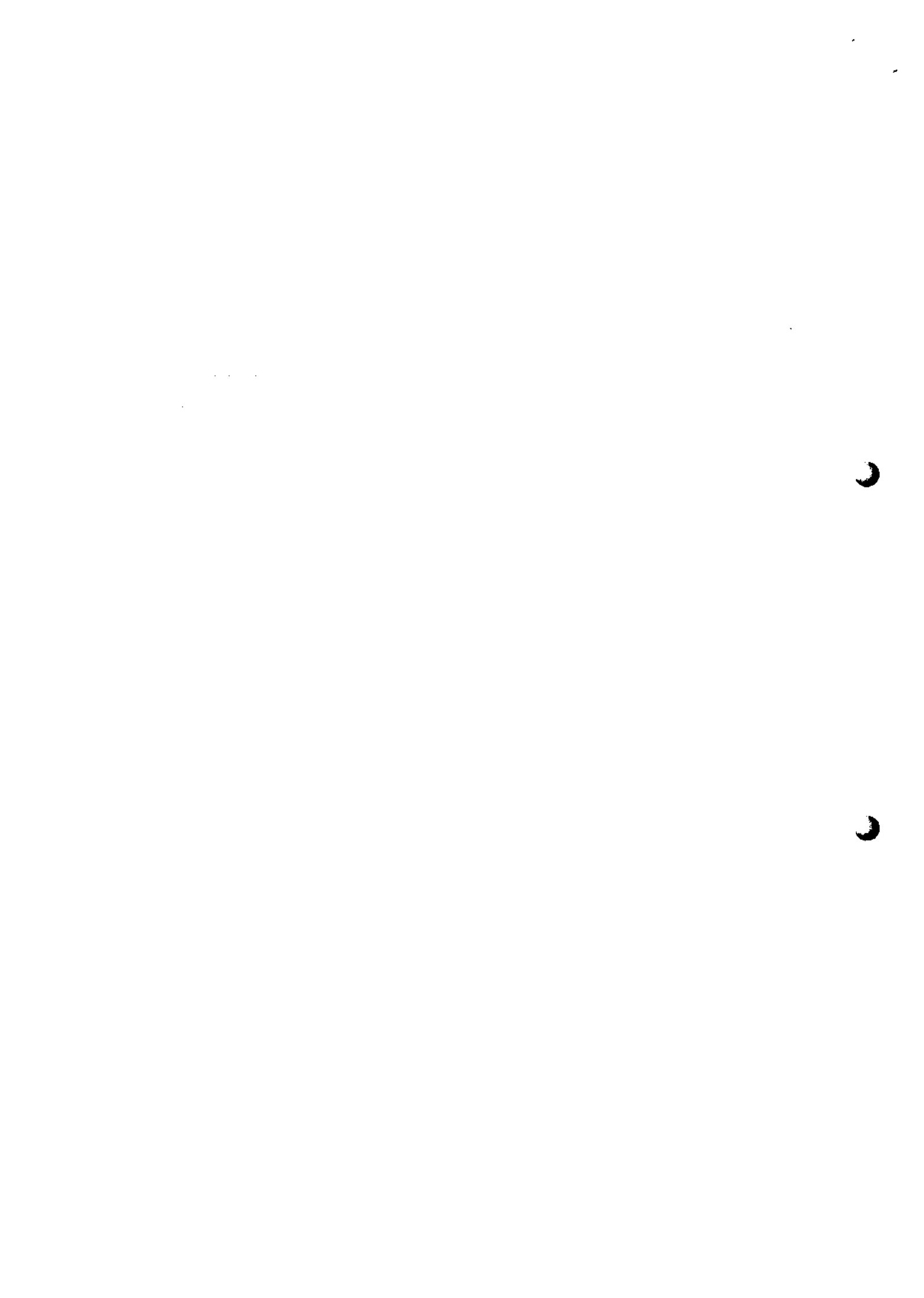
Ministério do Meio Ambiente
CGSA/SEPRO
Data: 22/01/10
Marco Aurélio
Rubrica

Assunto: **Manifestação ao Ofício 033/2010/GM/MMA – prorrogação de prazo para apresentação do relatório de atendimento das ações determinadas pelo GT BR-319.**

Senhor Ministro,

1. Refiro-me ao Ofício 033/2010/GM/MMA, de 13 de janeiro de 2010, pelo qual solicita a elaboração de relatório detalhado do nível de cumprimento das ações definidas pelo Grupo de Trabalho Interinstitucional para acompanhamento do licenciamento ambiental da Rodovia BR-319/AM-RO.
2. Segundo determinação desse Ministério, há necessidade de vistoria ao longo da rodovia, para confecção de registro fotográfico e documental de todas as instalações físicas vinculadas às ações do GT, como placas de sinalização, marcos de demarcação de limites de Unidades de Conservação federais e estaduais, construções e equipamentos de Unidades de Conservação, bem como instalação dos postos de fiscalização integrada terrestres e fluviais.
3. Não obstante, há necessidade de integração dessas informações com dados pormenorizados de lotação de funcionários nessas Unidades de Conservação federais e estaduais, além de ser requerido o contato com diversos Órgãos Públicos Federais e Estaduais de atuação na região, seja na área ambiental, fundiária, extensão rural, munidos de responsabilidades na execução das ações do GT, conforme citados no Resumo Executivo do GT. Dentre estes, cite-se: ICMBio; Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão; Ministério dos Transportes; DNIT; SDS/AM; SEDAM/RO; INCRA; ITEAM/AM, Departamento de Polícia Federal, Departamento de Polícia Rodoviária Federal, SIPAM/CTO e Exército.
4. Ocorre que o prazo de 12/02/2010, estipulado por Vossa Excelência para a entrega do Relatório, apresenta-se insuficiente para realização de todas as ações, incluindo vistoria em todos os locais necessários, consultas diversas a Órgãos Federais e Estaduais citados, bem como compêndio e análise integrada de todas os dados e informações recebidos.

SDR
1



3981
6869/05
4



SERVIÇO PÚBLICO FEDERAL
MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE - MMA
INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS - IBAMA
SCEN Trecho 2 Edifício Sede do Ibama - CEP 70818-900 - Brasília/ DF
Tel. (61) 3316-1001 - Fax: (61) 3316-1002 - www.ibama.gov.br

5. Assim, em vista da complexidade do tema, que envolve extensa documentação e grande volume de trabalho, além das dificuldades inerentes à realização de vistoria em prazo tão exíguo, solicito prorrogação do prazo, para o dia **15/03/2010**, para confecção e entrega do Relatório integral referente à situação do cumprimento das ações estipuladas pelo GT da BR-319.

6. Ressalto que a concessão de um prazo mais condizente para a realização desse importante trabalho, suficiente para a obtenção de todas as informações disponíveis de vários Órgãos, dificultaria e muito possíveis contestações e/ou reclamações de outros Órgãos interessados na celeridade do licenciamento da BR-319, possibilitando uma maior segurança para a possível divulgação do material ou tomada de outras providências que considerar necessárias.

Atenciosamente,

Sandra Regina Rodrigues Klosovski
Presidente do IBAMA
Substituta

11



Data: Wed, 27 Jan 2010 09:51:25 -0200 [27-01-2010 09:51:25 BRST]

De: Katia Matsumoto Tancon <katia.tancon@transportes.gov.br>

Para: [Exibir endereços - 42 destinatários]

Cc: Adriana Rodrigues Bessa Costa <adriana.costa@transportes.gov.br>, Ieda Maria Neiva Rizzo <ieda.rizzo@transportes.gov.br>

Assunto: pauta da 8ª reunião do Comitê Gestor da B R-319

Parte(s): 2 QUADRO EXECUÇÃO PRÉ-CONDICIO NANTES E-mail.xls [application/vnd.ms-excel] 29 KB
3 Histórico.doc [application/msword] 58 KB
1 sem nome [text/plain] 1,11 KB

Prezado(a) Senhor(a):

A pauta da 8ª reunião do Comitê Gestor Interministerial da BR-319 é a seguinte:

1. Aprovação da ata da reunião anterior;
2. Informação sobre alteração nos postos de fiscalização nº 1 e nº 3;
3. Recomendações do Ministério Público Federal - Procuradoria da República no Amazonas;
4. Informação sobre o andamento dos trabalhos referentes aos Termos de Cooperação e Convênio assinados com o DNIT;
5. Apresentação e debate sobre a visita realizada nos Projetos de Assentamento Novo Oriente e Realidade, na BR-319 e na BR-230;
6. Andamento dos trabalhos propostos pelo ICMBio e pelo INCRA sobre a destinação das áreas não ocupadas ao longo da BR-319;
7. Assuntos gerais.

Em anexo, segue a atualização do histórico sobre o Comitê Gestor da BR-319 e o atendimento das condicionantes bem como das reuniões realizadas.

Atenciosamente,

Katia Matsumoto Tancon

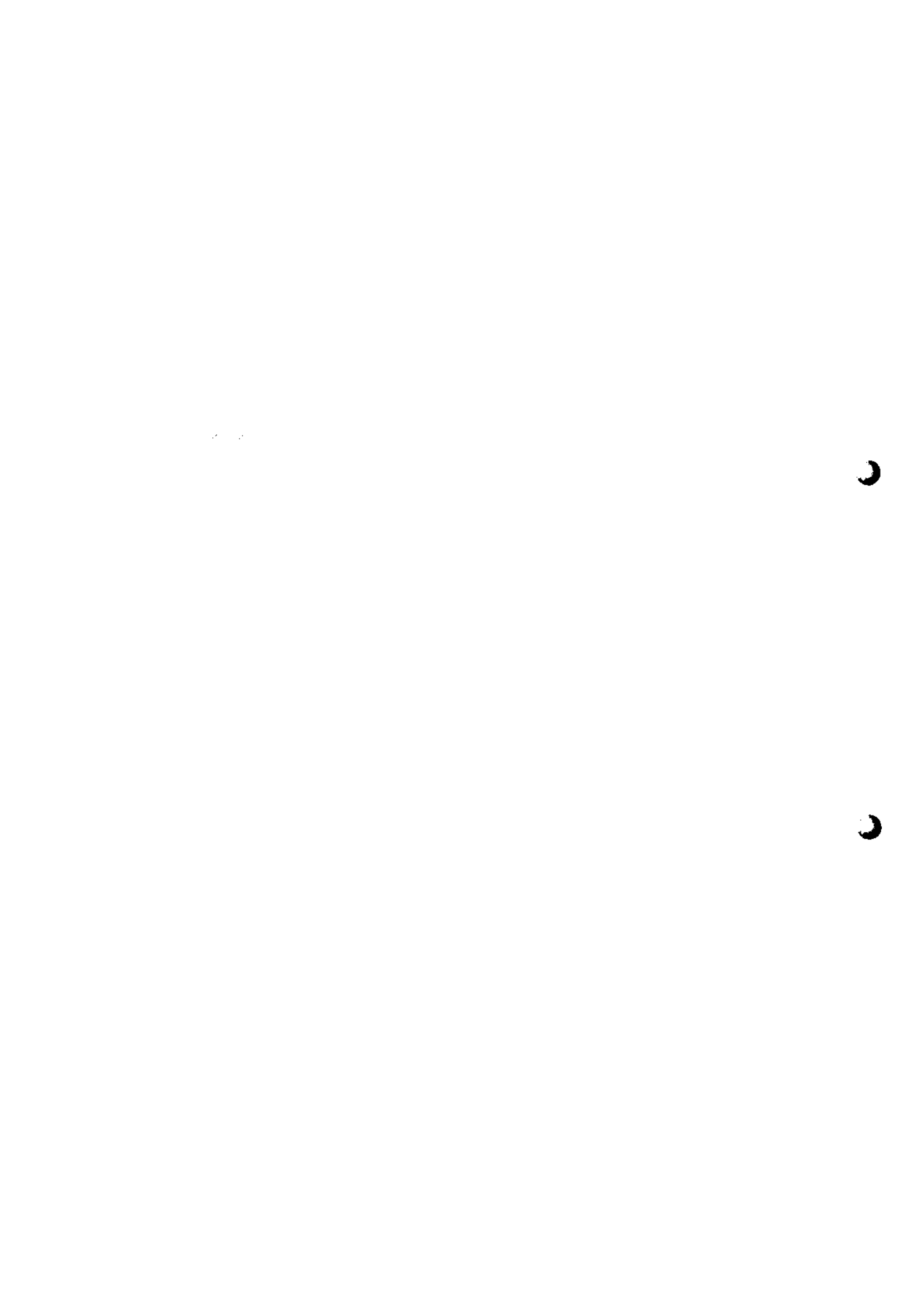
Analista de Infraestrutura - Transporte Rodoviário e Urbano

Secretaria Executiva - Ministério dos Transportes

(61) 3311-7120

(61) 8107-0667

P Antes de imprimir pense em seu compromisso com o Meio Ambiente



Porto Velho – RO, 25 de janeiro de 2010.

A
ILMA. SRA.
TATIANA VEIL DE SOUZA
COORDENADORA DE TRANSPORTES - SUBSTITUTA
CGTMO/DILIC/IBAMA
BRASILIA – DF

PROTOCOLO/IBAMA
DILIC

Nº: 600

DATA: 28/01/10

RECEBIDO: J

ASSUNTO: RESPOSTA AO OFICIO N.º 337/2009/-COTRA/CGTMO/DILIC/IBAMA

Senhora Coordenadora:

Com os nossos cumprimentos servimos da presente para apresentar a Vossa Senhoria resposta ao Ofício n.º 337/2009/-COTRA/CGTMO/DILIC/IBAMA de 13 novembro de 2009, que trata das providências realizadas para sanar as inconformidades ambientais listadas no RELATÓRIO DE VISTORIA N.º 094/2009 - COTRA/CGTMO/DILIC/IBAMA, conforme listamos abaixo:

- a) Desmobilização do canteiro: informamos que até presente data já foi concluída toda a retirada dos resíduos de concreto/madeira/ferragens e também todos os tambores/recipientes de óleo e restos de material e solo contaminado os mesmos foram destinados ao conjunto industrial da Construtora Castilho em Porto Velho, para o reaproveitamento e destino final, conforme o Plano de Construção aprovado pelo IBAMA segue relatório fotográfico em anexo;
- b) Adequação dos dissipadores de energia: o prolongamento dos dissipadores foi iniciado, porém, o andamento dos serviços está sendo prejudicado pelas chuvas do período invernos;

*A Castilho
em 28/01/10*

CONSTRUTORA CASTILHO S.A.

Matriz: Av. 7 de Setembro, 4476 · 12.º andar · 80250-210 · Tel.: |41| 3025-3333 · Fax: |41| 3025-3344 · Batel · Curitiba · PR
Filial: Av. Campos Sales, 2591 · 76801-081 · Tel./Fax: |69| 3229-0088 · 3229-0089 · Centro · Porto Velho · RO

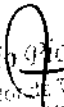
De ordem, a CONTRA
Em 28/01/10

Patricia
Patricia de Abreu
Secretária
CGTMO/DILIC

À

Dr. Diogo

Para conhecimento
e providências.

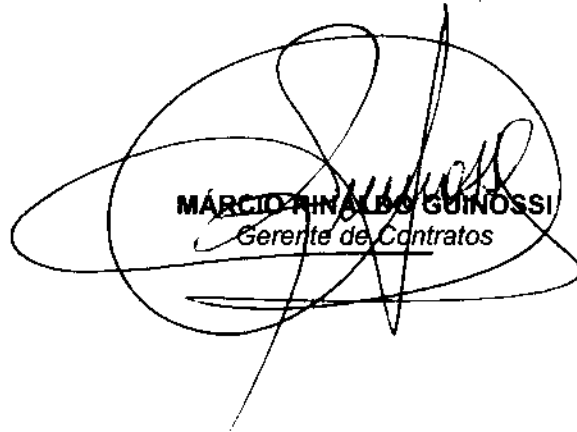
ATA - Eugênio  Costa
Coordenador de Transportes
CGTMO/DILIC / BARRA
01/02/2010

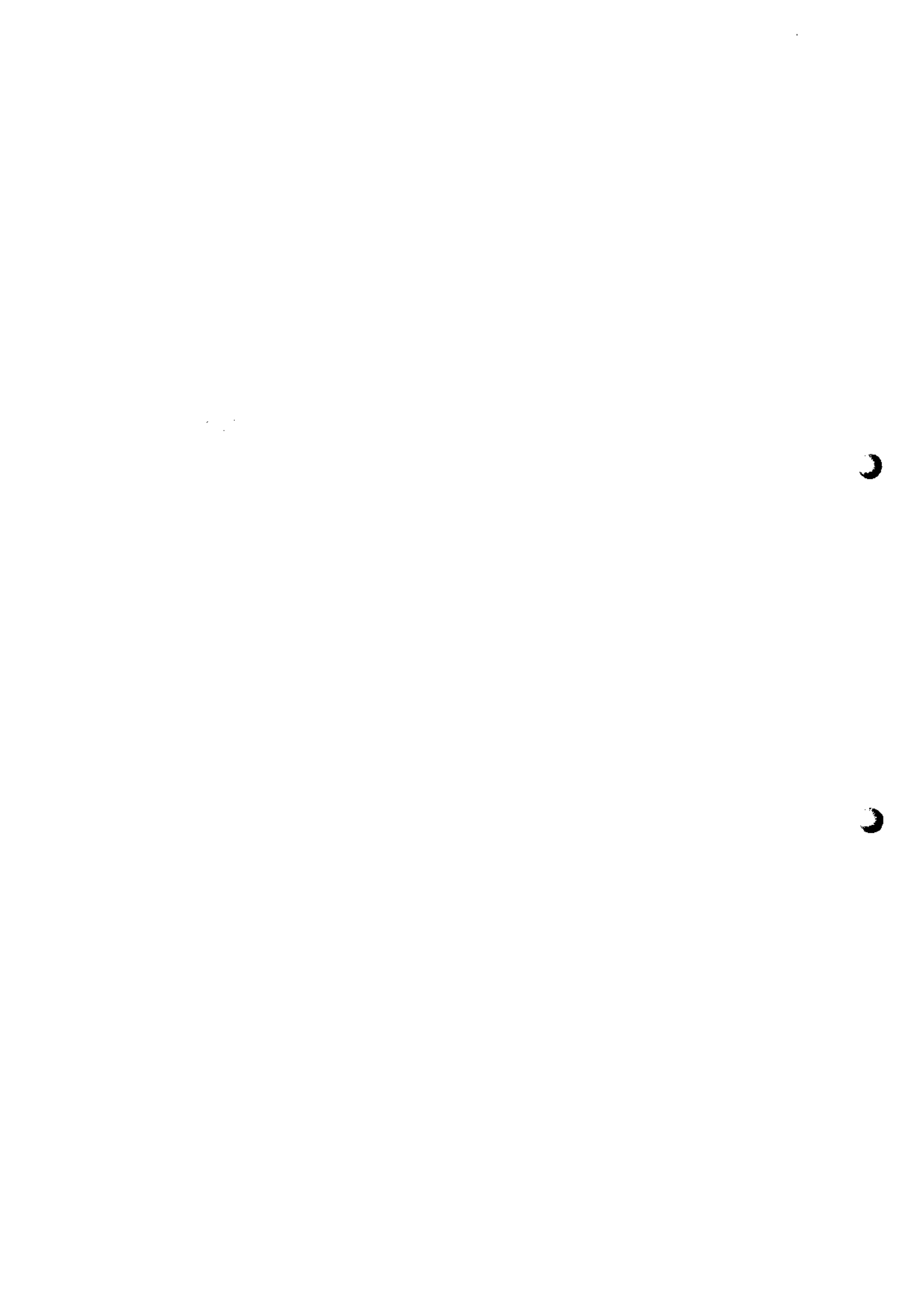
Fis.:	3984
Proc.:	6860/05
Folha:	1

- c) Reconformação topográfica e recuperação da APP no Bueiro Duplo Celular de Concreto: informamos que a obra ainda não está concluída e as medidas de recuperação ambiental estão sendo realizadas de acordo com a revolução dos serviços.

Sendo o que tínhamos para o momento nos colocamos à disposição para maiores esclarecimentos.

Atenciosamente,


MARCIO RINALDO GUINOSSI
Gerente de Contratos



Fls. 3985
1860/05

Relatório Fotográfico

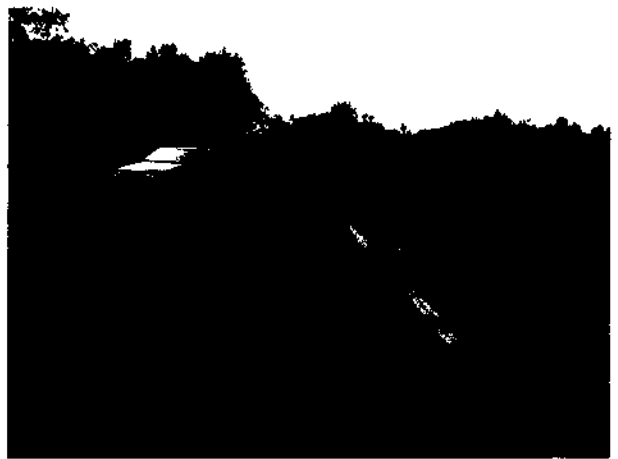
Desmobilização e remoção das instalações de Canteiros e Usina de Asfalto



Remoção de resíduos de concreto e restos de material contaminado

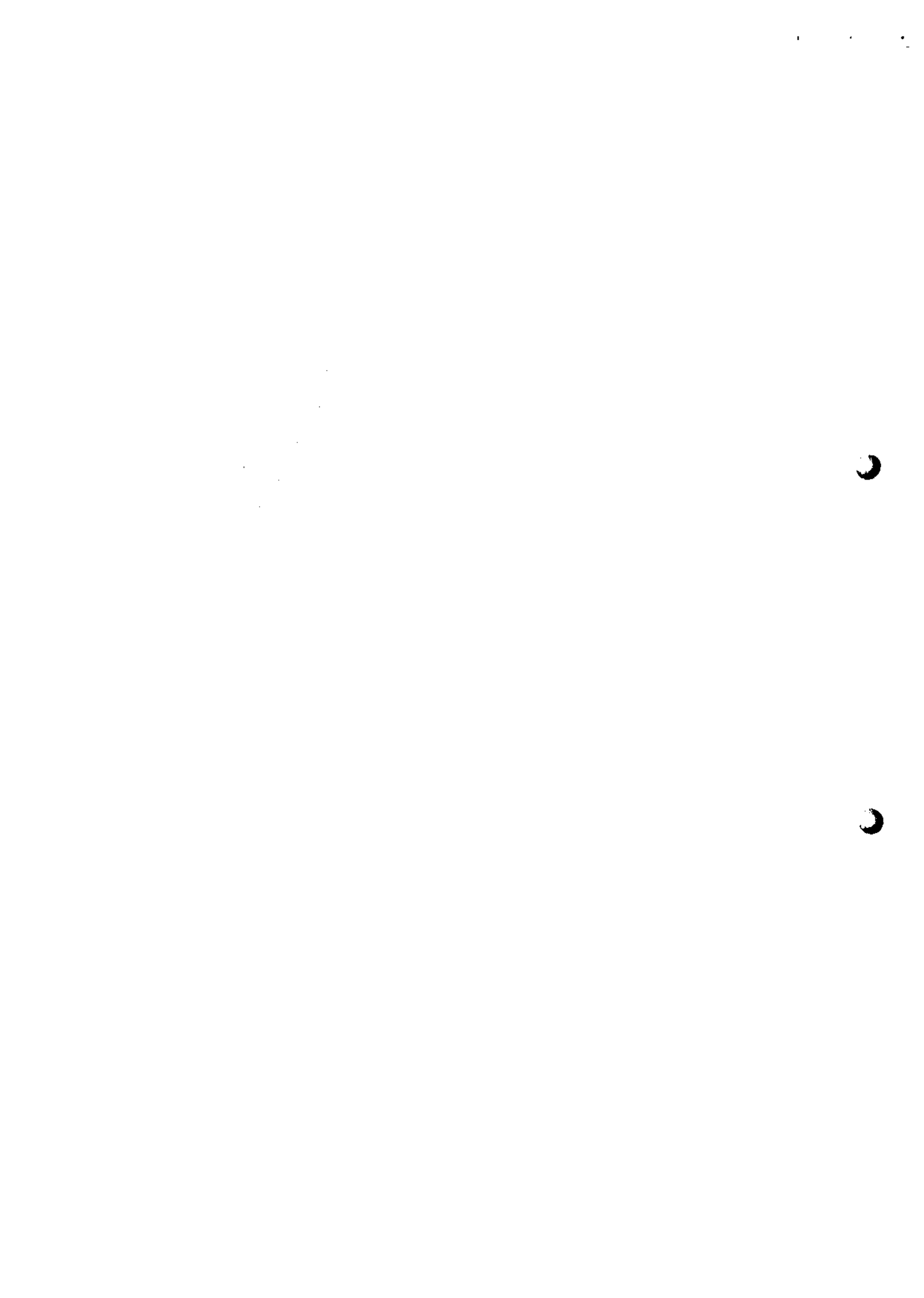


Área em fase de recuperação



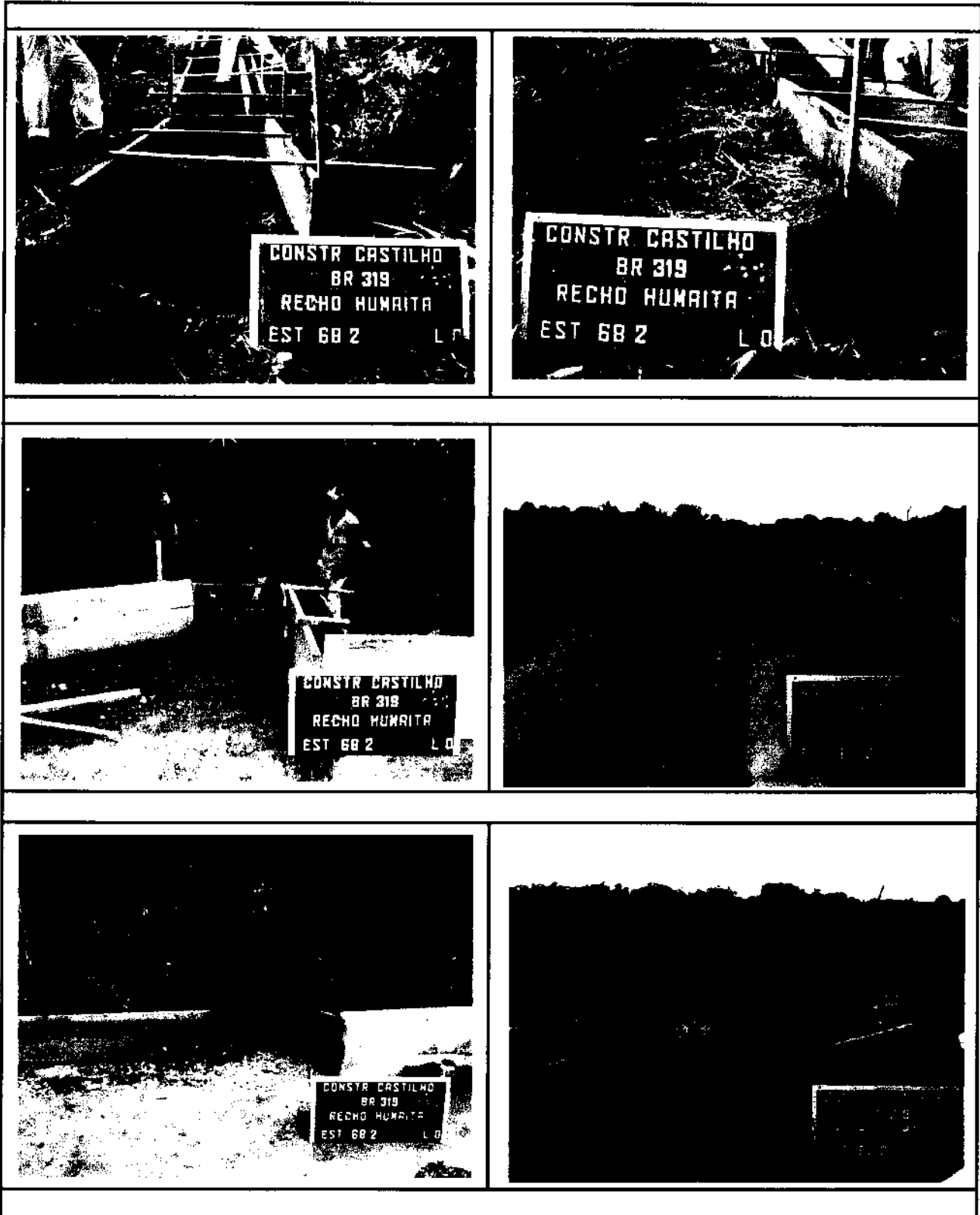
Área em fase de recuperação

CONSTRUTORA CASTILHO S.A.

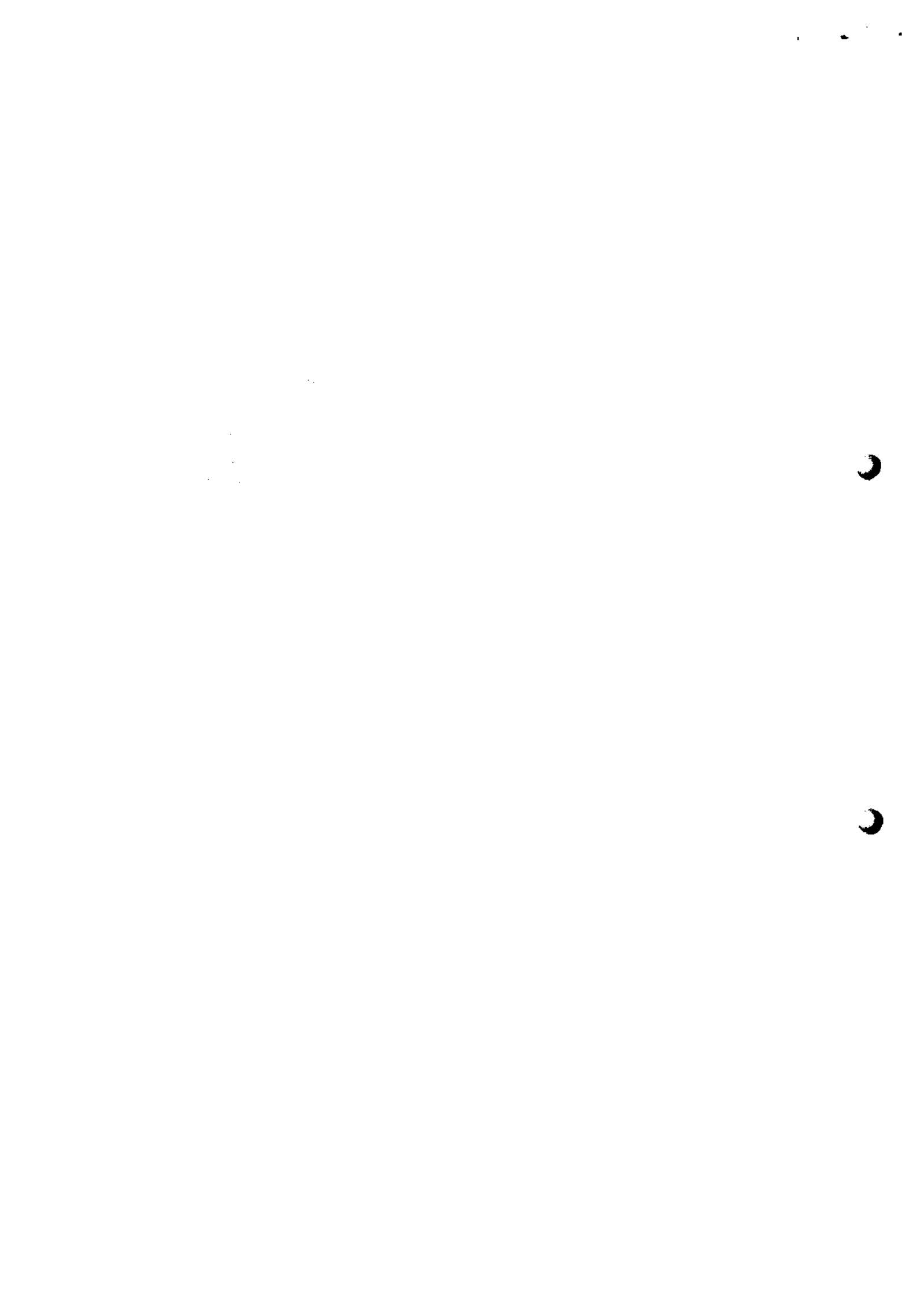


3986
Ficha: 6860/08
Folha: 1/1

Relatório Fotográfico



CONSTRUTORA CASTILHO S.A.





Ministério dos Transportes
Secretaria Executiva

3987
Recor: 0760/05
Ass: Y

ATA DA 8ª REUNIÃO DO COMITÊ GESTOR INTERMINISTERIAL DA BR-319

Aos 29 dias do mês de janeiro do ano de dois mil e dez, às 15h, na Sala de Reuniões da Secretaria de Gestão dos Programas de Transportes, na Esplanada dos Ministérios, Bloco R, Edifício Anexo, 2º andar, Ala Leste, Brasília-DF, realizou-se a oitava Reunião do Comitê Gestor Interministerial da BR-319. Estavam presentes à reunião os seguintes representantes: **Miguel Mário Bianco Masella** da SEGES/MT, **Marcos Regis Piñon** da SOF/MP, **Sandra Trevizoli Silveira Gomes** do ICMBio, **Gabriela Leonhardt** do ICMBio, **Ricardo Alves Moraes** da CGMAB/DNIT, **Cláudio Gelete Teixeira** da DSG/EB, **Sérgio Suzuki** do IBAMA, **Juliana Simões** da SECEX/MMA, **Gustavo Amorim** da SPI/MP, **Cleusa C. Araújo Matricardi** da SEDAM/RO, **Renata Otto Diniz** da FUNAI, **Jaime Siqueira** da FUNAI, **Daiene Bittencourt Mendes Santos** da SECEX/MMA, **Ieda Maria Neiva Rizzo** da SEGES/MT, **Eugênio Pio Costa** do IBAMA, **Fábio Tiellet Silva** do IBAMA, **Diogo Victor Santos** do IBAMA, **Pedro Cunha** do SIPAM, **José Dumont Teixeira** do INCRA, **Byron Prestes Costa** do Ministério da Justiça, **Wesley de Mello Leão** da DPRF, **Katia Matsumoto Tancon** da SE/MT, **Cibele Dutra de França** da SE/MT, **Adriana Rodrigues Bessa Costa** da SE/MT. Ordem do Dia: Foram tratados os seguintes assuntos: 1. **Aprovação da ata da reunião anterior**; 2. **Informação sobre alteração nos postos de fiscalização nº 1 e nº 4**; 3. **Recomendações do Ministério Público Federal – Procuradoria da República do Amazonas**; 4. **Informações sobre os trabalhos referentes aos Termos de Cooperação e Convênio assinados com o DNIT**; 4. **Apresentação e debate sobre as visitas realizadas nos Projetos de Assentamento Novo Oriente e Realidade, na BR-319 e na BR-230**; 6. **Andamento dos trabalhos propostos pelo ICMBio e pelo INCRA sobre a destinação das áreas não ocupadas ao longo da BR-319**; 7. **Assuntos gerais**. Iniciando a reunião, **Miguel Masella** consultou os presentes se havia algum impedimento à aprovação da ata da reunião anterior. Não tendo havido nenhuma oposição, considerou-se aprovada a ata da 7ª reunião do Comitê Gestor Interministerial. Após essas considerações, **Miguel Masella** discutiu sobre a questão do deslocamento do posto de fiscalização integrado nº 01 da unidade de Extrema/RO para Abunã/RO. A medida evitará rotas de fuga, além de o local ficar mais próximo a Porto Velho. Em relação ao posto de fiscalização integrado da Estrada do Estanho nº 4, devido à falta de manifestação dos órgãos na ocupação do posto, o projeto do posto será substituído por uma obra simplificada, a qual servirá de suporte para operações de unidades móveis. Em seqüência, **Miguel Masella** fez um breve relato sobre as recomendações do Ministério Público à Superintendência do DNIT do Amazonas, que envolviam basicamente questões indígenas. Também se comprometeu a encaminhar para conhecimento, uma cópia da recomendação e ofício recebido do Ministério Público aos órgãos participantes do Comitê Gestor, tendo em vista que tal documento foi expedido ao Secretário-Executivo do Ministério dos Transportes, DNIT, FUNAI, IBAMA, Fundação Palmares e representante do Ministro de Estado do Desenvolvimento e Combate à Fome na Comissão Nacional de Desenvolvimento Sustentável dos Povos e Comunidades Tradicionais. No que se refere às respostas elaboradas pelos órgãos aos quais foram remetidos os Ofícios, **Jaime Siqueira** comentou que a FUNAI recebeu as recomendações do Ministério Público no dia 22/12/2009 e, apesar de não ter solicitado a prorrogação do prazo para a resposta, pretendia encaminhar manifestação até o dia 01/02/2010. Em complementação, **Eugênio Pio** informou que, no IBAMA, a resposta tinha sido elaborada pelos técnicos e encaminhada à assinatura do Presidente do IBAMA, o que ocorrerá

brevemente. Após essas considerações, passou-se ao item seguinte da pauta, “informação sobre os trabalhos referentes aos Termos de Cooperação e Convênio assinados com o DNIT”. No que se refere à demarcação das Unidades de Conservação Federais, **Cláudio Gelelete** expôs que a instalação de 630 placas ao longo da Reservas de Tufari e do Parque Nacional Mapinguari será iniciada daqui há 30 dias, com a chegada de topógrafos. A equipe percorrerá de barco o rio Madeira, entre os trechos de Humaitá e Careiro. Após a explanação de Cláudio Gelelete, **Miguel Masella** divulgou que o Comitê Gestor lançou uma ficha de acompanhamento dos Termos de Cooperação e Convênios assinados com o DNIT, visando identificação dos gargalos físicos para execução dos trabalhos. As informações deverão ser encaminhadas para a Secretaria do Comitê Gestor pelos órgãos participantes de tais convênios ou termos de cooperação. Em continuidade ao item da pauta, **Sandra Trevizoli** explicou que em 2009, o ICMBio teve algumas dificuldades nos processos licitatórios para contratação de serviços de conservação e limpeza e vigilância patrimonial, e que no final do exercício de 2009 não foi possível empenhar o montante de R\$ 530 mil, sendo esse valor devolvido. Para este novo ano, o ICMBio necessita de aprovação de limite orçamentário para dar início as ações previstas para 2010, cujo planejamento destas estará sendo realizado em uma mesma reunião que acontecerá no período de 22 a 26/02/2010 em Manaus, onde estão previstos a elaboração de 11 planos de manejo, formação dos conselhos consultivos, ações de fiscalização, levantamento fundiário das 11 Unidades de Conservação federais. Nesses aspectos, sem previsão da liberação orçamentária e financeira essas ações ficarão comprometidas. Sobre a preocupação de Sandra Trevizoli, **Marcos Regis** destacou que a liberação do limite orçamentário ocorrerá brevemente, provavelmente na semana de 01/02 a 05/02/2010. Entretanto, o Programa de Aceleração de Crescimento – PAC tem prioridade no que se refere aos limites orçamentários. **Ricardo Moraes** acrescentou, porém, que embora o limite orçamentário possa sair na semana do dia 01/02 a 05/02, que os recursos financeiros não são liberados de imediato. Em geral, a Secretaria do Tesouro Nacional – STN demora de 3 a 7 dias para liberação desses recursos. Retomando as informações sobre a programação do ICMBio para 2010, **Sandra Trevizoli** e **Gabriela Leonhardt** comunicaram aos presentes que o órgão fez um planejamento de uma vistoria conjunta com o INCRA e o Programa Terra Legal para identificação das áreas públicas não destinadas de 04/02 a 12/02/2010. Porém tal programação dependia da liberação de diárias, de passagens e de outras despesas, tais como alimentação para 7 pessoas da equipe envolvida nos trabalhos. Sem os recursos e sem a realização da vistoria, os trabalhos referentes à conectividade entre a margem esquerda e direita da rodovia BR-319 e as questões dos assentamentos poderão atrasar. Sobre o problema da visita, **José Dumont** ressaltou que há possibilidade do INCRA realizar um convite aos técnicos do ICMBio para acompanharem nos trabalhos de levantamento fundiário na região amazônica, o que poderá resolver a situação do ICMBio. Resolvida a questão da visita, **Sandra Trevizoli** expôs que o Termo de Cooperação celebrado com o ICMBio necessitará de ser aditivado para prorrogação de prazo, visto que a elaboração dos planos de manejo ultrapassarão junho/2010 quando finda o instrumento vigente. Diante da preocupação do Comitê Gestor em cumprir as recomendações do GT da BR-319, **Eugênio Pio** esclareceu que a prorrogação dos convênios não atrapalha a análise do EIA/RIMA, podendo o Plano de Manejo ser executado junto à análise das pré-condicionantes, pois a tendência é que os convênios sejam constantemente renovados. Após o relato do ICMBio, a palavra foi passada ao representante da SDS/AM. Porém, como o representante não pode estar presente, **Ricardo Moraes** apenas destacou que os recursos destinados à instalação das Unidades de Conservação do Estado do Amazonas em 2009, encontravam-se totalmente empenhados para 2010. Aproveitando a fala de Ricardo, **Cleusa Matricardi** externou preocupação em relação aos recursos que seriam repassados para a instalação de Unidades de Conservação no Estado de Rondônia. **Ricardo Moraes** explicou que os recursos ainda não haviam sido repassados, pois houve um questionamento da Procuradoria do DNIT a respeito da competência em executar atividades típicas dos órgãos ambientais, tal como a implantação de Unidades de Conservação Estaduais. No entanto, já foi providenciada uma resposta técnica à Procuradoria, que deverá ser encaminhada em 01/02/2010. Após a discussão sobre a situação dos convênios e termos de cooperação entre os diversos órgãos e o DNIT, **Kátia Matsumoto** realizou

apresentação sobre as visitas realizadas nos Projetos de Assentamento Novo Oriente e BR-319 e na BR-230. **José Dumont** destacou que as demandas apresentadas pelo representante do assentamento, Sr. Bigode, que envolviam a melhoria de acesso, escola, condições de trabalho e locação de um agente de saúde, serão atendidas por meio de um acordo de cooperação a ser firmado com a Superintendência do INCRA. Além do acordo de cooperação, estão previstas ações conjuntas com o Serviço Florestal Brasileiro e com a EMBRAPA, para apoiar o plano de manejo sustentável no local. Após a apresentação de Kátia, passou-se ao item 7 da pauta, "Assuntos gerais". O primeiro assunto abordado deste item foi o levantamento das informações geográficas realizado em torno da BR-319. **Miguel Masella** observou que 90% das áreas possuem destinação a um órgão federal ou estadual, sendo poucas as áreas particulares. Lembrou, no entanto, que era comum a ocorrência de conflito de competência em uma mesma área, gerando sobreposições em diversas áreas. Sobre os conflitos na destinação das áreas e a necessidade de cada órgão em resolver a situação, **Renata Otto** e **Jaime Siqueira** sugeriram realizar reuniões técnicas entre a FUNAI e o ICMBio para evitar futuras reivindicações indígenas nas áreas destinadas às Unidades de Conservação Federais, ficando acordado que o ICMBio marcará a data da primeira reunião para discussão do assunto. Aproveitando a ocasião, **Cláudio Gelelete** solicitou ao ICMBio a participação do Exército nas reuniões para dirimir as áreas sobrepostas nos mapas, pois as discussões envolvem diretamente no trabalho de demarcação, objeto do Termo de Cooperação entre o DNIT e o Exército. Sobre essa questão, **Miguel Masella** recomendou que Gelelete não comence os trabalhos enquanto não estiver definido o conflito de destinação das áreas. A prioridade é iniciar as discussões pelas áreas próximas à Humaitá, onde as equipes do Exército iniciarão os trabalhos de demarcação das UCs, evitando que haja desperdício de recursos públicos. Finalizada a discussão sobre a sobreposição das áreas destinadas, **Eugênio Pio** informou sobre a pretensão do Ministro de Meio Ambiente, Carlos Minc, em vistoriar juntamente com os técnicos do IBAMA e do ICMBio o trecho a ser licenciado da BR-319 entre Porto Velho à Humaitá. Para tal finalidade, solicitou que o Comitê encaminhe o andamento das pré-condicionantes do GT da BR-319. Em sequência, tratando ainda do sétimo item da pauta, **Pedro Cunha** divulgou que o SIPAM realizou o registro de preços para disponibilização de imagens de satélite e de infraestrutura local para o sensoriamento remoto. Os órgãos interessados poderão procurar o SIPAM para utilizar a referida tecnologia durante o prazo de vigência da proposta que é de um ano. Por fim, **Wesley Leão** informou que a Polícia Rodoviária Federal pretende alocar efetivos para um posto de fiscalização localizado na divisa do Acre e do Amazonas, existindo uma demanda de 300 vagas de agentes rodoviários a ser suprida por meio de concurso público. Sobre a necessidade de a Polícia Rodoviária Federal realizar concurso para o atendimento dessa demanda, **Adriana Bessa** explicou que uma nova solicitação de autorização de concurso público para o Ministério do Planejamento, somente poderá ser realizada após uma decisão do Ministério Público a respeito do processo seletivo de 2009, que se encontra atualmente suspenso. Por volta das 16:40h, **Miguel Masella** encerrou a reunião, agradecendo a presença de todos, ficando acordado em relação ao levantamento de informações geográficas, que os órgãos, nos quais ficou constatado sobreposição de áreas se reuniriam para dirimir os possíveis conflitos.

Miguel Mário Bianco Masella
Coordenador do Comitê Gestor
Interministerial da BR-319

Marcos Regis Piñon
SOF/ Ministério do Planejamento

Gabriela Leonhardt
Instituto Chico Mendes de Conservação da
Biodiversidade

Sandra Trevizoli Silveira Gomes
Instituto Chico Mendes de Conservação da
Biodiversidade

Ricardo Alves Moraes
Departamento Nacional de Infraestrutura de
Transportes

Cláudio Gelete Teixeira
Exército Brasileiro

Sérgio Suzuki
Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos
Recursos Naturais Renováveis

Juliana F. Simões
Ministério do Meio Ambiente

Gustavo Amorim
SPI/ Ministério do Planejamento

Cleusa Cardoso de Araújo Matricardi
SEDAM/ Rondônia

Renata Otto Diniz
Fundação Nacional do Índio

Jaime Siqueira
Fundação Nacional do Índio

Daiene Bittencourt Mendes Santos
Ministério do Meio Ambiente

Ieda Maria Neiva Rizzo
Ministério dos Transportes

Eugênio Pio Costa
Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos
Recursos Naturais Renováveis

Fábio Tiellet da Silva
Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos
Recursos Naturais Renováveis

Diogo Victor Santos
Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos
Recursos Naturais Renováveis

Pedro Cunha
Sistema de Proteção da Amazônia - SIPAM

José Dumont Teixeira
Instituto de Colonização Agrária

Byron Prestes
Ministério da Justiça

Wesley de Mello Leão
Departamento de Polícia Rodoviária Federal

Katia Matsumoto Tancon
Ministério dos Transportes

Adriana Rodrigues Bessa Costa
Secretaria Executiva
Ministério dos Transportes

Cibele Dutra de França
Ministério dos Transportes



Fns:	3989
Proc:	6860/25
Publ:	9

SERVIÇO PÚBLICO FEDERAL
MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE - MMA
INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS - IBAMA
Diretoria de Licenciamento Ambiental - DILIC
SCEN - Trecho 2, Edifício Sede - Bloco A, Brasília - DF CEP: 70.818-900
Tel.: (0xx) 61 3316-1071. Fax: (0xx) 61 3316-1166 - URL: <http://www.ibama.gov.br>

Ofício nº 302 /2010 - DILIC/IBAMA

Brasília, 29 de janeiro de 2010.

À Sua Senhoria a Senhora
Dra. Luciana Fernandes Portal Lima Gadelha
Procuradora da República
Ministério Público Federal
Procuradoria da República no Amazonas - PR/AM
Av. André Araújo, 358 - Aleixo
CEP 69.060-000 - Manaus - AM
tel: (92) 3611-3180 ramal: 230

Assunto: P.A. Nº 1.13.000.001678/2009-42

Senhora Procuradora,

1. Venho por meio deste, atender ao disposto no Ofício nº 2730/2009/1º OFÍCIO CÍVEL/PR/AM, recebido em 16 de dezembro de 2009, o qual solicita posicionamento do IBAMA quanto ao acatamento da Recomendação nº 34/2009, emitida por Vossa Senhoria.
2. Primeiramente, registra-se que, a Recomendação nº 34/2009 trata do licenciamento ambiental da rodovia BR-319 e, destaca ao IBAMA a seguinte providência:
"Somente proceder ao licenciamento do empreendimento em questão após a complementação do EIA-RIMA e realização dos procedimentos especiais de consulta às comunidades indígenas, populações quilombolas e tradicionais encontradas na área de influência do empreendimento, atendidos os demais aspectos constantes dos itens anteriores."
3. Assim, informo que o processo de licenciamento ambiental do referido empreendimento encontra-se sobrestado, ao tempo em que o IBAMA aguarda as complementações do EIA/RIMA ora exigidas nos termos Parecer nº 078/2009 - COTRA/CGTMO/DILIC/IBAMA. Dessa forma, e diante das argumentações expostas no Parecer/PRDC/AM/nº 008/2009, este Instituto não vê óbices no acatamento da orientação de "somente proceder ao licenciamento do empreendimento em questão após a complementação do EIA-RIMA".
4. Quanto à inclusão da "realização de procedimentos especiais de consulta às comunidade indígenas, populações quilombolas e tradicionais encontradas na área de influência do empreendimento", informo que, será realizada consulta à Procuradoria Federal Especializada do IBAMA, no sentido de obter subsídios frente à aplicabilidade da Convenção OIT nº 169/1989 ao processo de licenciamento ambiental deste empreendimento.

5. Por fim, ressalta-se que, as providências recomendadas às demais Instituições envolvidas no processo de licenciamento da BR-319, somente serão consideradas pelo IBAMA, ao tempo em que estejam enquadradas nas atribuições do licenciamento ambiental.
6. Sem mais para o momento, permaneço à disposição para eventuais esclarecimentos.

Atenciosamente,



PEDRO ALBERTO BIGNELLI
Diretor de Licenciamento Ambiental
IBAMA



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

MEMO Nº 73 /2010 – DILIC/IBAMA

Brasília, 29 de janeiro de 2010.

À Procuradora-Geral do IBAMA.

Dra. Andrea Vulcanis

Assunto: Aplicabilidade da Convenção 169/89 da OIT no processo de licenciamento ambiental.

Senhora Procuradora,

1. Trata-se o presente da RECOMENDAÇÃO nº 34/2009 emitida pela Procuradoria da República no Amazonas – PRAM/MPF, no âmbito do P.A. 1.13.000.001678/2009-42, referente ao acompanhamento do processo de licenciamento ambiental da rodovia BR-319, que liga Manaus/AM a Porto Velho/RO.
2. Assim, neste supracitado documento (em anexo), há recomendação ao IBAMA para:
“Somente proceder ao licenciamento do empreendimento em questão após a complementação do EIA-RIMA e realização dos procedimentos especiais de consulta às comunidades indígenas, populações quilombolas e tradicionais encontradas na área de influência do empreendimento, atendidos os demais aspectos constantes dos itens anteriores.”
3. No que tange ao aguardo de complementações do EIA/RIMA para subsidiar análise final quanto à viabilidade ambiental do empreendimento, entende-se que não há impedimentos para o acatamento da recomendação, em vista de adequar-se às atribuições institucionais e ao rito normal de licenciamento ambiental.
4. No entanto, ocorre que há dúvidas sobre a aplicabilidade nos procedimentos de licenciamento ambiental dos termos da Convenção 169/89 da Organização Internacional do Trabalho, ratificada pelo Decreto 5051/2004 do Governo Brasileiro e referida na Recomendação citada.
5. Destaca-se que o presente processo de licenciamento já exigiu a realização de 04 Audiências Públicas ao longo da Área de Influência da rodovia, todas consideradas válidas e com amplo quantitativo de participantes. Todavia a Convenção OIT 169/89 estabelece a obrigatoriedade de consultas específicas e dirigidas a todas as comunidades indígenas e tribais afetadas pelo empreendimento. Sendo que, na concepção do MPF, estas comunidades a serem consultadas referem-se a indígenas, quilombolas e povos tradicionais encontrados na Área de influência, o que implicaria na realização obrigatória de dezenas de consultas públicas para atingir estas comunidades.
6. A Convenção 169/OIT estabelece em seu artigo 6º a obrigatoriedade de:

RECEBIEM 03/02/2010
AS 17:44 HS
Adélia Souza Silva
Gabinete Procuradora Geral
IBAMA/CAPITAL

a) consultar os povos interessados, mediante procedimentos apropriados e, particularmente, através de suas instituições representativas, cada vez que sejam previstas medidas legislativas ou administrativas suscetíveis de afetá-los diretamente; (...)


7. Nos artigos 6º e 7º da Convenção determina-se que as consultas devem buscar “acordo” e “consentimento” das comunidades indicadas, e também afirma-se que as comunidades possuem direito de “escolha” e de “controle” sobre suas prioridades de desenvolvimento. Tais afirmações podem gerar entendimentos quanto à obrigatoriedade de assentimento integral de todas as comunidades consultadas, sem as quais não se poderia emitir quaisquer licenças ambientais para este ou qualquer empreendimento. Em que pese o respeito às comunidades indígenas e tradicionais, sabe-se que o estabelecimento de acordo individual e formal com todas elas, considerando a miríade de interesses envolvidos, se apresentaria praticamente inviável.

8. Esta Diretoria entende que as Audiências Públicas, formalmente já realizadas, são verdadeiros e legítimos fóruns de discussão do projeto e de participação pública no processo de licenciamento, que garantem a igualdade de condições de manifestação para todos os níveis e setores da sociedade, incluindo as comunidades indígenas e tradicionais.

9. Além disso, entende-se que os respectivos Órgãos de tutela como a FUNAI e Fundação Cultural Palmares, são legalmente designados como defensores dos interesses desses povos, manifestando-se normalmente em todos os processos de licenciamento em nome dessas comunidades.

10. Assim, considerando-se a ausência de regulamentação da referida Convenção nas normas legais afetas ao rito licenciamento ambiental, bem como o entendimento de que os interesses e a participação dessas comunidades já são garantidos pelos procedimentos já adotados em qualquer processo de licenciamento, além do envolvimento obrigatório dos referidos Órgãos de tutela, venho solicitar Vossa manifestação quanto à existência de imperativo jurídico para aplicabilidade da Convenção 169/OIT no processo de licenciamento, bem como, sobre quais seriam as responsabilidades deste IBAMA quanto à essa Convenção.

Atenciosamente,



PEDRO ALBERTO BIGNELLI
Diretor de Licenciamento Ambiental
IBAMA



Fls.: 3991
Proc.: 686405
Fato: b

SERVIÇO PÚBLICO FEDERAL
MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE - MMA
INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS - IBAMA
Diretoria de Licenciamento Ambiental - DILIC
SCEN - Trecho 2, Edifício Sede - Bloco A, Brasília - DF CEP: 70.818-900
Tel.: (0xx) 61 3316-1071, Fax: (0xx) 61 3316-1166 - URL: <http://www.ibama.gov.br>

Ofício nº 300 /2010 - DILIC/IBAMA

Brasília, 02 de fevereiro de 2010.

À Sua Senhoria o Senhor
Ivo Bucarecky
Chefe de Gabinete do Ministro
Ministério do Meio Ambiente
Esplanada dos Ministérios, Bloco B, 5º andar
70.068-901 - Brasília/DF
tel: (61) 3317-1254 / fax: (61) 3317-1756

Assunto: resposta ao Ofício nº 052/2010/GM/MMA

Senhor Chefe,

1. Tendo em vista a solicitação contida no Ofício em epígrafe, venho por meio deste, prestar atendimento aos aspectos relativos às atribuições desta Diretoria de Licenciamento Ambiental, a saber: "Relatório do estado da arte do EIA-RIMA e cronograma de licenciamento da BR-319",
2. Primeiramente, registro o encaminhamento em anexo de cópia dos seguintes documentos:
3. - Parecer Técnico nº 078/2009 - COTRA/CGTMO/DILIC/IBAMA, de 26 de junho de 2009: análise da viabilidade ambiental das obras de pavimentação/reconstrução da rodovia BR-319, no trecho entre os km's 250 a 655,7, com 405,7 km de extensão no Estado do Amazonas. Processo nº 02001.006860/2005-95.
4. - Nota Técnica nº 106/2009 - COTRA/CGTMO/DILIC/IBAMA, de 17 de setembro de 2009: análise do documento "Resposta aos Itens do Ofício 497/2009-GP/IBAMA", enviado pelo Ofício 2360/2009/DG/DNIT, para apresentar questionamentos/contestações ao requerimento de complementações ao EIA da BR-319.
5. Assim, conforme consta dos documentos acima descritos, informa-se que o EIA/RIMA encontra-se em fase de complementações pelo empreendedor, de forma que, ao tempo em que sejam atendidas as exigências estabelecidas, proceder-se-á à análise técnica do mesmo. Em adição, tem-se que, para este tipo de Estudo Ambiental, o prazo para a análise técnica é de 180 dias.

Atenciosamente,

PEDRO ALBERTO BUGELLI
Diretor de Licenciamento Ambiental
IBAMA

Ministério do Meio Ambiente
Recebido / CGGA/SEPRO
Data 03/02/10

Rubrica

10

11

12



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>

3992
6860/05
4

Ofício nº 109 /2010 – DILIC/IBAMA

Brasília, 05 de fevereiro de 2010.


À Sua Senhoria a Senhora
Nádia Cristina d'Ávila Ferreira
Secretária de Estado do Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável - SDS/AM
Av. Mário Ypiranga, 3280 – Parque 10 de novembro
69.050-030 Manaus/AM
tel: (92) 3642-4724 Fax: (92) 3642-3428

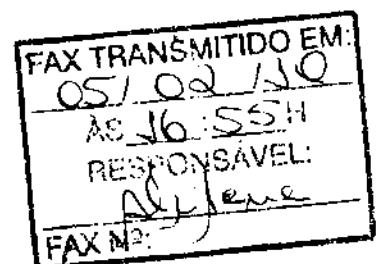
Assunto: Realização de vistoria à Área de Influência da BR-319 e quadro de pessoal

Senhora Secretária,

1. Tendo em vista o atendimento à solicitação do Ministro de Estado do Meio Ambiente – Sr. Carlos Minc (em anexo), venho por meio deste, informar que a vistoria à referida área ocorrerá entre os dias 6 e 9 de fevereiro de 2010.
2. Em tempo, convido esta Secretaria a acompanhar a vistoria, caso seja do interesse de Vossa Senhoria. Cabe registrar, no entanto, que será utilizado o helicóptero do IBAMA, prevendo-se a sua lotação completa somente com a tripulação e os técnicos do IBAMA. Portanto, o eventual aceite deste convite, implica na utilização de meios logísticos próprios.
3. Por fim, no âmbito do mesmo trabalho, solicito o encaminhamento de quadro do pessoal lotado nas Unidades de Conservação sob a responsabilidade desta Secretaria, localizadas na Área de Influência do empreendimento em epígrafe no contexto do GT BR-319. Ressalta-se que tal quadro deve indicar nomes, lotação e respectivos órgãos de origem.
4. Considerando o prazo estabelecido ao IBAMA, solicito os bons préstimos prestar estas informações até o dia 9 de fevereiro de 2010.
5. Sem mais, permaneço à disposição para informações adicionais.

Atenciosamente,


PEDRO ALBERTO BIONELLI
Diretor de Licenciamento Ambiental
IBAMA







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>

Fila:	3993
Hor:	6860/05
Folha:	4

Ofício nº 110 /2010 - DILIC/IBAMA

Brasília, 05 de fevereiro de 2010.

À Sua Senhoria o Senhor

Cletho Muniz de Brito

Secretário de Estado do Desenvolvimento Ambiental - SEDAM/RO

Estrada do Santo Antônio, 5323 - Bairro Triângulo

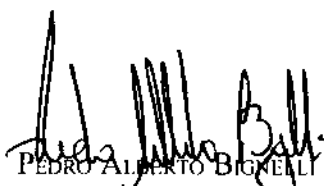
CEP 76805-810 Porto Velho/RO


Tel.: (69) 3216-1045 - Fax: (69) 3216-1059

Senhor Secretário,

1. Tendo em vista o atendimento à solicitação do Ministro de Estado do Meio Ambiente - Sr. Carlos Minc (em anexo), venho por meio deste, informar que a vistoria à referida área ocorrerá entre os dias 6 e 9 de fevereiro de 2010.
2. Em tempo, convido esta Secretaria a acompanhar a vistoria, caso seja do interesse de Vossa Senhoria. Cabe registrar, no entanto, que será utilizado o helicóptero do IBAMA, prevendo-se a sua lotação completa somente com a tripulação e os técnicos do IBAMA. Portanto, o eventual aceite deste convite, implica na utilização de meios logísticos próprios.
3. Por fim, no âmbito do mesmo trabalho, solicito o encaminhamento de quadro do pessoal lotado nas Unidades de Conservação sob a responsabilidade desta Secretaria, localizadas na Área de Influência do empreendimento em epígrafe no contexto do GT BR-319. Ressalta-se que tal quadro deve indicar nomes, lotação e respectivos órgãos de origem.
4. Considerando o prazo estabelecido ao IBAMA, solicito os bons préstimos prestar estas informações até o dia 9 de fevereiro de 2010.
5. Sem mais, permaneço à disposição para informações adicionais.

Atenciosamente,


PEDRO ALBERTO BIGNELLI
Diretor de Licenciamento Ambiental
IBAMA

FAX TRANSMITIDO EM:
08/02/10
AS 11:15 H
RESPONSÁVEL:

FAX Nº:

100

100

100

Diretoria de Planejamento e Pesquisa
Coordenação-Geral de Meio Ambiente
Ofício nº 84 /2010/CGMAB/DPP

PROCOLO/IBAMA

DILIC

Nº: 947

DATA 09/02/10

RECEBIDO:

FUOM

Brasília, 08

A Sua Senhoria a Senhora
Rosa Helena Zago Loes
Coordenadora-Geral CGTMO/DILIC/IBAMA
Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis – IBAMA
Brasília - DF

Assunto: BR-319/AM – Melhorias da rodovia no perímetro urbano de Careiro.

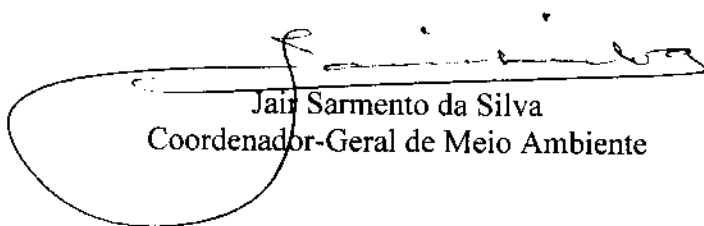
Anexos: (1) Uma cópia do Projeto de Engenharia em formato digital.
(2) Memorial descritivo do Projeto de Engenharia.

Senhora Coordenadora-Geral,

1. No âmbito do licenciamento ambiental da rodovia BR-319/AM, encaminhamos as cópias anexas, no qual solicitamos orientações a respeito dos procedimentos adotados, quanto o licenciamento das obras de melhorias no perímetro urbano de Careiro.
2. Colocamo-nos à disposição para quaisquer esclarecimentos que se façam necessários.

A COTR
de análise e
manifestação
em 11.2.10
Rosa Helena Zago Loes
Coordenadora-Geral
CGTMO/DILIC/IBAMA

Atenciosamente,


Jair Sarmiento da Silva
Coordenador-Geral de Meio Ambiente

A COTR
em 09/02/10

05- 856 513

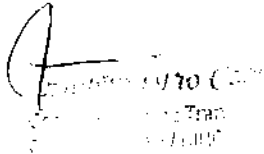
Aos

Dr. Drogó

Dr. Fábio

Dra. Luiza

Para ANÁLISE E DEFENSAS
PROVIDÊNCIAS,

AAA - 
FUNDACÃO DE INVESTIMENTOS EM RECURSOS HUMANOS
FIRJ - RJ

18/02/2010

Fis.:	3995
Proc.:	1.862/09
Assinatura:	iv

Prezado Senhor,

Recebemos o fax do Ofício Nº. 109/2010/DILIC/IBAMA, no dia 05 de fevereiro de 2010, às 15:15 horas (horário Manaus), convidando a Secretaria de Estado do Meio Ambiente do Amazonas - SDS, a participar da vistoria da BR-319, e informando que caso o convite seja aceito, que devemos providenciar os meios próprios.

Informo que teríamos muito interesse em participar, porém o convite ocorreu de forma muito intempestiva.

Atenciosamente,

Nádia Cristina d'Avila Ferreira

Secretária de Estado do Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável - SDS

Fone:(92)3642-4724

Celular:(92)9608-6757

10/10/10



3996
6860/05
4



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 03/2010 - COTRA/CGTMO/DILIC/IBAMA

Brasília, 12 de fevereiro de 2010.

Dos Técnicos: Diogo Victor Santos - Analista Ambiental
Fábio Tiellet da Silva - Analista Ambiental
Fernando Augusto Di Franco Ribeiro – Analista Ambiental/ Assessor Técnico da DILIC

Ao Diretor: Pedro Alberto Bignelli
DILIC/IBAMA

Assunto: Vistoria realizada à Área de Influência da BR-319/AM-RO, entre os dias 06 e 10 de fevereiro de 2009, em atendimento à solicitação do Ministro de Estado do Meio Ambiente – Carlos Minc (Ofício nº 33/2010/GM/MMA); objetivando fiscalizar a implementação das exigências para o licenciamento da BR-319, estipuladas em portaria, a partir das conclusões do GT interministerial.

Processo: 02001.006860/2005-95 (rodovia BR-319/AM-RO)

INTRODUÇÃO

1. Entre 6 e 10 de fevereiro de 2010 foi realizada vistoria técnica na Área de Influência da BR-319, com o objetivo de aferir a execução física das ações estipuladas pelo Relatório Final do Grupo de Trabalho da BR-319, instituído pela Portaria nº 295-MMA, de 22 de setembro de 2008, que representam por sua vez, pré-condições ao licenciamento ambiental do referido empreendimento.

2. Para tanto, tomou-se por base o disposto no ANEXO 2 da referida Portaria, sob o título “Cronograma de Atividades relativo às recomendações apontadas pelo GT da BR-319 consideradas essenciais ao ordenamento da ocupação no interflúvio Purus-Madeira”.

3. Da mesma forma, levou-se em consideração a planilha de acompanhamento produzida no âmbito do Comitê Gestor da BR-319, encaminhada em resposta à solicitação do IBAMA de documentos e demais produtos que pudessem subsidiar o atendimento à solicitação em epígrafe. Cabe enfatizar que, o Comitê Gestor Interministerial da BR-319, possui a atribuição de planejar, acompanhar e monitorar todas as ações que deverão ser adotadas previamente a execução da obra de restauração da rodovia.

4 y PA 11/16

4. Adicionalmente, tomou-se o resultado de vistoria realizada em 2009, a qual gerou a Informação nº 046/2009 - COTRA/CGTMO/DILIC/IBAMA, de 27 de maio de 2009, com objetivo análogo ao definido nesta oportunidade.

5. A vistoria se deu através de sobrevôo de helicóptero, com pouso em locais específicos, cujo resultado está disposto no tópico seguinte. O trabalho foi realizado dentro das limitações de prazo e de condições climáticas adversas predominantes nesta época do ano na região.

DESCRIÇÃO DA VISTORIA

6. Tem-se inicialmente a visualização do traçado do empreendimento:

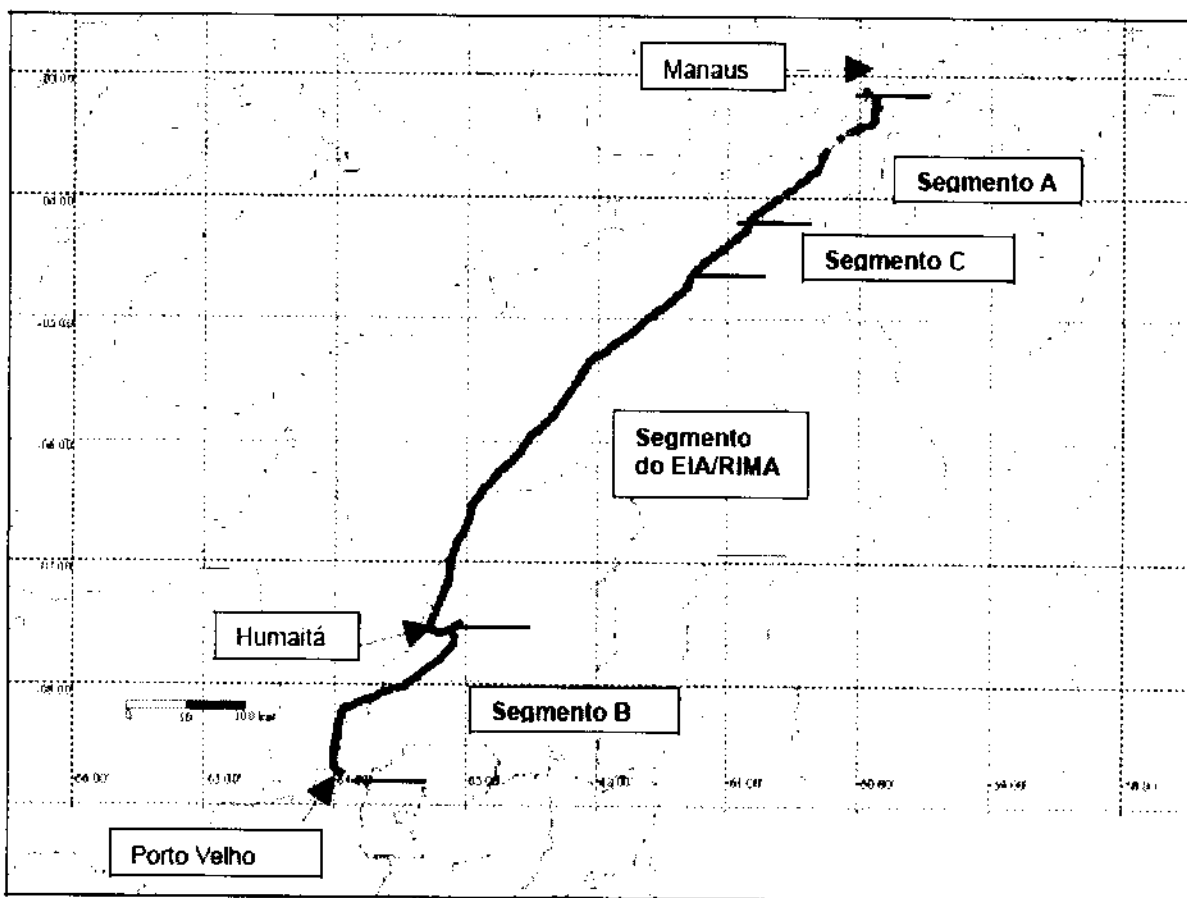


Figura 1: Visão geral da rodovia entre Porto Velho/RO e Manaus/AM, com localização dos Segmentos constantes do Termo de Acordo e Compromisso.

7. O mapa da Área de Influência, para efeitos da implementação das Ações estabelecidas pelo GT da BR-319, consta do documento "Subgrupo: Proteção e Implementação das Unidades de Conservação da BR-319 - Resumo Executivo", em anexo.

8. No dia 6 de fevereiro de 2010, foi realizado o deslocamento aéreo da Equipe Técnica de Brasília até Porto Velho, bem como, o deslocamento terrestre desta cidade até o Município de Humaitá.

4
2/16

9. Do dia 7 ao dia 9 de fevereiro de 2010 foram realizados os trabalhos de sobrevôo com o Helicóptero IBAMA 03, registro PT-HZL, modelo "Esquilo", tendo sido tripulado pelo Comandante e Fiel, e os três técnicos do IBAMA.

10. A primeira inspeção ocorreu na Flona de Humaitá (UC Federal), à leste da cidade, entre a BR-230 ao Norte e o Rio Madeira ao Sudoeste. Segundo o Exército, nesta UC foram implantados 6 marcos (tabela em anexo), tendo sido vistoriados em campo. Foram também identificadas placas de sinalização já implantadas em período anterior. Ademais, identificou-se ocupação no interior da UC com atividade pecuária, tendo sido o ocupante entrevistado, o qual informou não ter sido contactado sobre providências com relação à sua ocupação. Ainda nesta área, registrou-se o baixo índice de ocupação ao longo da BR-230 e alto grau de conservação ambiental entre a rodovia e os limites da Flona, ressaltando também a grande distância existente (6 a 7 km) entre estes.

11. Foram vistoriadas as UCs ao Norte do Estado de Rondônia, onde foram localizados marcos implantados pelo Exército (tabela em anexo) e registrados, bem como, placas de sinalização da ESEC Cuniã, a qual conta com sede administrativa. Aponta-se que, das 8 (oito) UCs Estaduais previstas para Rondônia, somente iniciou-se a demarcação na Floresta Estadual do Rio Madeira "A" com a implantação de 3 (três) marcos (registra-se ter sido localizado somente um deles, pois a ocorrência de campos, sem existência de clareiras portanto, dificultou a visualização), sem sinalização. Ressalta-se a ocorrência de sobreposições entre as UCs em Rondônia conforme relatado e demonstrado pelo Exército, órgão executor do trabalho, impedindo o avanço dos trabalhos. Não foram detectadas sedes administrativas nas UCs Estaduais sobrevoadas. Quanto às 2 (duas) UCs Federais em Rondônia, foi iniciado o trabalho de demarcação e a sinalização já constava em alguns pontos. Nenhum servidor foi encontrado na sede administrativa, próxima a qual foi identificada uma esplanada de toras, no outro lado da rodovia BR-319. Registra-se que, as UCs localizadas mais ao Sul do Estado de Rondônia não foram visitadas por questões operacionais, porém sabe-se da inexistência de trabalhos de demarcação e sinalização realizados até então, por informação do Exército.

12. Foi realizada vistoria entre as cidades de Humaitá e Lábrea, esta localização à oeste da primeira, às margens do Rio Purus. Neste trecho, há sobreposição da BR-319 com a BR-230 partindo de Humaitá e, desde o entroncamento com a BR-319 que segue ao Norte, a rodovia BR-230 continua sem sobreposição. No entorno ao Sul, o Parna Mapinguari foi visitado, onde não existem marcos implantados, tampouco sinalização. Foram detectadas estradas vicinais e áreas com atividade pecuária realizada em regime sazonal, pela condição alagável da área, edificações e cercas no interior da UC. Registra-se uma extensa área sem destinação neste trecho, entre a rodovia BR-230 e as UCs Mapinguari e Balata Tufari, com baixa ocupação e alto grau de preservação ambiental, ocorrendo maior adensamento e desmatamentos à medida em que se aproxima de Lábrea e de Humaitá.

13. Na Flona Balata-Tufari foram implantados 7 (sete) marcos (tabela em anexo) os quais não puderam ser visualizados pela condição de inundação dos pontos (foto), ao longo do Rio Ipixuna. Há supostamente áreas sem destinação e propriedades particulares entre os limites desta UC e o eixo da rodovia BR-319, tendo sido constatadas ocupações isoladas.

14. Ao Norte da Flona Balata-Tufari, ainda à oeste do eixo da rodovia BR-319, encontra-se a Floresta Estadual Tapauá, na qual não foram implantados marcos ou sinalização (foto).

15. Ainda em direção ao Norte, a FE Tapauá faz divisa com o Parna Nascentes do Lago Jari. Esta UC encontra-se com o fundo dos lotes existentes ao longo do eixo da rodovia até pouco mais ao norte do limite da Resex Capanã Grande à leste da rodovia. A partir de então, o Parna segue

adjacente à faixa de domínio da rodovia, onde foram implantados 31 (trinta e um) marcos (tabela em anexo), tendo sido feita identificação amostral.

16. Neste trecho do entorno da rodovia BR-319, ao lado oeste, desde o entroncamento com a BR-230 e o limite da Resex Capanã Grande, as UCs existentes não se encontram com a faixa de domínio da rodovia, estando limitadas pelo Rio Ipixuna, portanto, ocorrendo extensas áreas sem destinação entre a rodovia e as UCs, além dos lotes concedidos pelo INCRA ao longo da rodovia.

17. Quanto ao trecho do entorno da rodovia BR-319, ao lado leste, desde o entroncamento com a BR-230 e o limite da Resex Capanã Grande, não há até então, UCs projetadas, tão somente áreas sem destinação e Projetos de Assentamento, cujos limites e outras informações não constam de documentos encaminhados ao IBAMA. No entanto, constatou-se baixo grau de ocupação desta área e elevado grau de preservação, ao mesmo tempo em que se aponta a elevada vulnerabilidade da mesma, dada a proximidade com Humaitá e das incertezas apontadas quanto à destinação e gestão ambiental das glebas localizadas nesta região. Este trecho conta ainda, com a existência de lotes concedidos pelo INCRA ao longo da rodovia, onde se observa maior incidência de desmatamento (foto), onde se situa também a comunidade Realidade, onde existem 2 (duas) madeireiras em adição a outra ao Sul e às existentes em Humaitá.

18. Em suma, com relação a este trecho, em ambos os lados da rodovia, preconiza-se a ampliação das UCs existentes até a faixa de domínio da rodovia BR-319, a eliminação dos lotes existentes ao longo da rodovia de forma que estes sejam incorporados às UCs, a criação de novas Unidades de Conservação, preferencialmente Federais, pela maior presença observada do ICMBio na região (ainda que insuficiente até então).

19. No trecho que se inicia próximo ao limite da Resex Capanã Grande em direção ao Norte, até o ponto onde a rodovia cruza o limite da Reserva de Desenvolvimento Sustentável Igapó-Açu, foram implantados diversos marcos (tabela em anexo), os quais foram identificados de forma amostral, bem como, as respectivas sinalizações. Neste trecho, à exceção de uma gleba sem destinação ao Sul do entroncamento com o ramal que leva à Manicoré à leste, há UCs em ambos os lados da rodovia adjacentes à faixa de domínio, situação esta desejável, pois neste trecho ocorre o menor grau de ocupação e maior preservação ambiental ao longo da rodovia. Neste trecho, não foram implantados marcos ou placas referentes à RDS do Rio Amapá (Estadual), enquanto na RDS Igapó Açu (Estadual), atravessada pela rodovia, não há placas de sinalização.

20. Na altura da RDS Igapó Açu, à oeste da mesma, segundo Estudos vinculados à ALAP – 319 e Relatório do Subgrupo “Proteção e Implementação das Unidades de Conservação do BR-319” e há a previsão da criação de Unidade de Conservação Estadual, a Floresta Estadual do Beruri, onde entende-se haver sobreposição com Projeto de Assentamento do INCRA, conforme Ofício SDS/no. 495/09 – GS da SDS/AM (anexo). Tal situação foi informada ao Ministério do Meio Ambiente pelo Ofício nº 824/2009 – GP/IBAMA, solicitando providências, qual seja a criação da referida UC. Adjacente aos limites propostos para tal UC, ao Norte, conforme mapa apresentado pela SDS/AM há área sem destinação próxima à rodovia, situação esta que deve ser da mesma forma equacionada e regularizada.

21. Do limite Norte da RDS Igapó Açu, ou seja, o Rio Igapó Açu, até a cidade de Careiro, no Rio Castanho, encontram-se lotes concedidos pelo INCRA ao longo do eixo da rodovia. Um dos trechos, do Rio Igapó Açu até o Rio Tupana, a despeito dos lotes, a rodovia atravessa um Projeto de Assentamento projetado, sobre o qual não constam maiores informações no processo de licenciamento. A partir do Rio Tupana em direção à Manaus, a intensidade de ocupações aumenta, bem como, o grau de degradação ambiental na área de Influência da rodovia. Ressalta-se que esta região não foi contemplada com a criação de UCs.

4/16

3998
6/26/08
4

22. Quanto aos Postos de Fiscalização Integrada, conforme documento elaborado pelo Exército, Instituição encarregada de sua execução, há a previsão de serem implantados 6 (seis) Postos Terrestres (fixos e móveis) e 3 (três) flutuantes. A localização aproximada foi apresentada. Foram vistoriados os pontos relativos aos: Postos Terrestres do entrocamento da BR-230 com a BR-319 (Portal 3); entrocamento da BR-319 com a estrada para Manicoré (Portal 5); e o Flutuante no Rio Purus, altura de Lábrea (Base Flutuante 1). Os demais não puderam ser visitados por limitações de logística. De qualquer forma, realiza-se os seguintes apontamentos:

23. A partir da vistoria realizada e de documento elaborado pelo Exército, constata-se que as instalações encontram-se em fase de Projeto, não tendo ocorrido portanto, o início das obras. Em adição, tem-se no documento encaminhado ao IBAMA, a previsão de recursos humanos a serem alocados nos portais terrestres do tipo "fixo", que deve ser atendida, com destaque aos efetivos da Polícia Rodoviária Federal - PRF, órgão que detém a maior representatividade nestas instalações, sem prejuízo das demais entidades.

24. Registra-se ainda, com relação ao Posto de Fiscalização Integrada no entroncamento da BR-230 com a Estrada do Estanho. No entanto, é possível confirmar pela localização a necessidade deste Posto, ao tempo em que se indica este não ter sido implantado. Registra-se ainda que, foi proposto alterar sua condição de posto móvel para somente pátio, situação esta que deve ser reavaliada, caso seja detectada no processo de licenciamento a necessidade da instalação de um posto fixo conforme previsto inicialmente. Quanto aos demais postos, confirma-se a necessidade de sua instalação, já que representam pontos estratégicos para o monitoramento e fiscalização ambiental.

25. Por fim, informa-se que, das 29 UCs da Área de Influência, sendo 11 federais, 10 do Estado do Amazonas e 8 de Rondônia, foram sobrevoadas 20, quais sejam:

- Federais: Parna Mapinguari; Parna Nascentes do Lago Jari; Esec Cuniã; Resex Lago do Cuniã; Resex Lago do Capanã Grande; Flona de Humaitá; Flona Balata-Tufari;
- Estaduais do Amazonas: PE Matupiri; RDS Matupiri; RDS Piaguçu-Purus; RDS Rio Amapá; RDS Rio Madeira (Gleba ao Norte); RDS Igapó Açu; RDS Canutama; FE Tapauá; FE Beruri (a ser criada);
- Estaduais de Rondônia: APA Rio Madeira; Fers Rio Madeira A; Fers Rio Madeira B; Fers Rio Machado.

AÇÕES PREVISTAS E CONSTATAÇÕES DE VISTORIA

26. A seguir, serão apresentadas as ações previstas, conforme ANEXO 2 do Relatório final do Grupo de Trabalho BR-319 - dezembro/2008, , bem como, o prazo estipulado para sua execução em função das etapas do licenciamento ambiental do empreendimento, vinculado-as às constatações realizadas pela vistoria.

h

h

h

1) Execução imediata de recursos conforme apresentado no *Plano de Proteção e Implementação das Unidades de Conservação da BR-319*

Atividade	Etapa	Responsável	andamento
Estabelecer mecanismos de descentralização de recursos: a) UCs federais via DIPLAN/ICMBio; b) UCs estaduais via OEMAs	Anterior à LP	a) ICMBio; b) SDS/AM e SEDAM/RO	Realizado parcialmente. Não foi formalizado Termo com a SEDAM/RO, bem como, não há registros de execução física dos mesmos.
Estruturação da Coordenação Regional do ICMBio no Estado do Amazonas	Anterior à LP	ICMBio	Informação disponível através do ICMBio
Realização de seminário para a elaboração do Plano de Fiscalização Integrada de 2009	Anterior à LP	ICMBio, SDS/AM	Realizado o Seminário, porém o Plano não foi encaminhado.
Estruturação dos Postos Integrados de Fiscalização terrestres e fluviais e implementação do Plano de Proteção	Anterior à LP	ICMBio, SDS/AM	Não realizado.
Contratar consultoria para a elaboração do Plano de Consolidação Territorial das UCs (cadastro e georeferenciamento de propriedades e análise cartorial)	Anterior à LP	Órgãos Gestores das UCs	Não há comprovação de realização.

27. Segundo informado pelo Comitê Gestor da BR-319, foram firmados Convênios ou Termos de Compromisso entre o DNIT e os seguintes órgãos: SDS/AM; ICMBio; e, o Exército Brasileiro, por meio dos quais seriam disponibilizados recursos financeiros. Há ainda a expectativa de ser firmado mais um Termo entre o mesmo órgão e a SEDAM/RO.

28. Assim, ao tempo em que não há registro no processo de licenciamento sobre o teor dos referidos instrumentos, entende-se que o *Plano de Proteção e Implementação das Unidades de Conservação da BR-319*, elaborado no âmbito do respectivo subgrupo, deve ser tomado como base para o estabelecimento das metas físicas, as quais estariam divididas conforme os seguintes Programas: Plano de Manejo; Conselho Gestor; Diagnóstico para Regularização Fundiária; Proteção e Monitoramento Ambiental; bem como, investimentos operacionais e de infra-estrutura.

29. Vinculados a estes Programas, destacam-se ainda as seguintes atividades: lotação de novos servidores (condicionante básica); elaboração do Plano de Manejo; formação do Conselho Gestor; elaboração do Plano de Consolidação Territorial das UCs para subsequente implementação; demarcação e sinalização das mesmas (imediata); elaboração de Plano de Proteção ambiental por UC (antes da aprovação do Plano de manejo); implementação das ações de Proteção Ambiental e de sistemas de Monitoramento Ambiental.

30. Sabe-se ademais que, quanto ao Exército, os Termos de Compromisso se referem a serviços de demarcação e sinalização das Unidades de Conservação Federais e Estaduais na Área de Influência da BR-319 e, à construção de 10 (dez) postos de fiscalização integrados.

31. No entanto, registra-se não haverem sido encaminhados Cronogramas de Execução Física dos referidos convênios ou termos de compromisso. Em adição, tem-se que determinadas atividades não foram passíveis de serem inspecionadas por meio desta vistoria, dadas as suas características ou grau de desenvolvimento. De qualquer forma, mesmo diante da limitação de informações, foi possível realizar os apontamentos a seguir.

32. O Seminário para a elaboração do Plano de Fiscalização Integrada de 2009, ao que se interpreta pela planilha disponibilizada pelo Comitê Gestor da BR-319, se refere àquele

6/16

realizado em 15 e 16 de outubro, em Manaus, o qual foi vinculado à Ação “2”, a qual será tratada em item adiante. De qualquer forma, não foi encaminhado o “Plano de Fiscalização Integrada” eventualmente produzido.

33. À respeito dos Postos de Fiscalização Integrada, como exposto, ficou a cargo do Exército a sua execução. A partir da vistoria realizada e de documento elaborado pelo Exército, constata-se que tais instalações encontram-se em fase de Projeto, não tendo ocorrido portanto, o início das obras. Na oportunidade, registra-se que o atendimento a este item, inclui não apenas as instalações físicas, mas também, a estrutura de recursos humanos, equipamentos e veículos necessários à execução das atividades previstas em um Plano de Proteção, o qual, por sua vez, não foi encaminhado. Registra-se ainda, a necessidade de precisar a localização destes Postos de Fiscalização, pois, como observado na vistoria, existe uma margem de erro no documento até então produzido.

34. Ainda com relação a este tópico, observa-se haverem 4 (quatro) modalidades diferentes previstas para os Postos de Fiscalização Integrada, a saber: fixos: 1. fixo Tipo A - alojamento mínimo para 30 pessoas (02); 2. fixo Tipo B - alojamento mínimo para 15 pessoas (02); móveis: alojamento mínimo para 15 pessoas (02); 3. pátios (03); 4. flutuante: alojamento mínimo para 15 pessoas (03). Em adição, tem-se no documento encaminhado ao IBAMA, a previsão de recursos humanos a serem alocados nos portais terrestres do tipo “fixo”, que deve ser atendida, com destaque aos efetivos da Polícia Rodoviária Federal - PRF, órgão que detém a maior representatividade nestas instalações, sem prejuízo das demais entidades. Sabe-se no entanto que a locação de pessoal para a efetivação desta e de demais atividades ainda não está equacionada, em especial o quadro da PRF, cujo concurso público encontra-se sobrestado por intervenção do Ministério Público Federal.

35. Tem-se ainda a proposta de alteração da concepção do Posto de Fiscalização previsto para o entroncamento da BR-230 com a Estrada do Estanho, de posto fixo para móvel, a qual estará sujeita à revisão durante o processo de licenciamento.

36. No que se refere ao Plano de Consolidação Territorial das UCs (cadastro e georeferenciamento de propriedades e análise cartorial), a ser elaborado por meio de Consultoria contratada, este não foi encaminhado, tampouco instrumento de contrato ora celebrado com este fim. Da mesma forma, a planilha produzida pelo Comitê Gestor tampouco contém este item.

2) Implantação imediata de ações interinstitucionais de proteção e vigilância para a área de influência da BR-319			
Atividade	Etapa	Responsável	andamento
Estruturar e promover ações fiscalizatórias na região, especialmente ao sul do estado do Amazonas	Anterior à LP	IBAMA, SDS/AM e ICMBio (CGPRO)	Atendimento insuficiente.

37. Conforme tratado em item anterior, não foi encaminhado o Plano de Fiscalização Integrada a ser executado. O Comitê Gestor da BR-319, por sua vez, informou por meio da planilha de acompanhamento que, reuniões mensais para o planejamento das ações operacionais e integração das instituições de fiscalização, otimizando recursos humanos, logísticos e financeiros estariam sendo realizadas. No entanto, não foram encaminhados os respectivos registros, tampouco relatório da efetiva execução de ações integradas de fiscalização na região, já que a meta estabelecida possui caráter imediato.

h y fll
 7/16

38. Complementarmente, verificou-se por meio da vistoria, a ocorrência de madeiras e desmatamentos localizados principalmente entre Humaitá e o limite da Resex Capanã Grande, incluindo a Comunidade Realidade. Conforme tratado no item sobre a Ação "4", esta região contempla áreas sem destinação, assim como, imóveis criados pelo INCRA na configuração de lotes individuais ao longo do eixo da rodovia, a previsão de Projetos de Assentamento ao longo do lado leste da rodovia, conjugado com a proximidade da cidade de Humaitá. Assim, estes fatores em conjunto podem representar maior vulnerabilidade à ocupação irregular e a atividades ilegais.

39. Da mesma forma, o trecho denominado segmento C, conforme o TAC ora assinado, não vistoriado nesta oportunidade por limitações de logística, apresentou aumento de ocupações e de desmatamentos ao longo da rodovia, segundo Relatório de Vistoria 094 – COTRA/CGTMO/DILIC/IBAMA de 6 de novembro de 2009.

40. Aponta-se ainda a região do Sul do Estado do Amazonas, pertencente à Área de Influência do empreendimento em questão, e que não foi vistoriada também por razões de logística, vêm apresentando índices de desmatamento que exigem atenção.

41. Assim, o contexto observado denota uma condição insuficiente de ações fiscalizatórias.

42. Cabe ainda apresentar a seguinte ressalva, enquanto os órgãos gestores das unidades de conservação, a saber o ICMBio e os de âmbito estadual, possuem poder de polícia no exercício fiscalizatório, o órgão fundiário federal, INCRA, não possui esta competência. Assim, reconhecendo a complexidade operacional e técnica para a gestão de Projetos de Assentamento, assim como, reconhecendo o histórico de invasões e ocorrências de desmatamento ilegal em assentamentos distribuídos na Amazônia Legal, levanta-se aqui, a preocupação sobre qual órgão seria designado para assegurar a fiscalização permanente destas áreas e sobre a existência de estrutura física e operacional para tanto.

43. Complementarmente, indica-se que as áreas geridas pela FUNAI possuem uma dinâmica diferenciada de gestão dos recursos naturais, por condições próprias a Terras Indígenas que, devido a fatores diversos que não cabem ser analisados neste documento, mas que permitem que o questionamento acima colocado deva ser tratado sob ótica diferente que para as demais áreas.

3) Execução imediata de ações visando à demarcação e sinalização das Unidades de Conservação e Projetos de Assentamentos Rurais			
Atividade	Etapa	Responsável	Andamento
Elaboração do Plano de Sinalização e Demarcação estratégica das UCs da BR 319	imediata	ICMBio, SDS/AM e SEDAM/RO	Não foi encaminhado.
Aquisição de Placas e sinalização das UCs	imediata	ICMBio, SDS/AM e SEDAM/RO	Em estágio inicial de atendimento.
Demarcação das UCs (parceria com exército)	imediata	ICMBio, SDS/AM e SEDAM/RO	Em estágio inicial de atendimento.
Elaboração do Plano de Demarcação e Sinalização dos PAs	imediata	INCRA	Não realizado
Execução da Demarcação e Sinalização dos PAs	imediata	INCRA	Não realizado

9 8/16

4000
6860/05
4

44. Conforme relatado, a sinalização e demarcação das UCs federais e estaduais tiveram sua execução descentralizada para o Exército. Assim, a base do Exército responsável por estes serviços localizada em Humaitá forneceu as planilhas de implantação de marcos (anexo) e informou não terem sido instaladas placas de sinalização, à exceção de uma placa demonstrativa no limite da FE Tapauá. Com isso, e com as confirmações da vistoria, observa-se que a atividade de demarcação ocorreu preponderantemente nos limites das UCs adjacentes à faixa de domínio da rodovia BR-319, e em alguns outros locais de forma pontual. Da mesma forma, informou-se que, as referidas atividades estariam em andamento a partir deste mês nas fronteiras das mesmas acessíveis por meio do Rio Purus, onde haveria uma base provisória de trabalho instalada, já que a época de chuvas prejudica o trabalho nas fronteiras secas.

45. Registrou-se ainda, por meio de informações do Exército que, existem sobreposições de limites e demais falhas em decretos de criação que dificultam ou impedem o avanço dos trabalhos em determinadas frentes, como nas UCs localizadas no Norte de Rondônia.

46. Assim, tendo em vista a previsão de 29 UCs a serem implantadas na Área de Influência, sendo 11 federais, 10 do Estado do Amazonas e 8 do Estado de Rondônia, e aferindo-se que foi iniciada a demarcação sem conclusão de 5 (cinco) UCs federais, uma do Estado do Amazonas e uma de Rondônia, considera-se em estágio inicial de atendimento esta atividade. Quanto ao prazo previsto, apesar de constar no ANEXO 2 tomado como base, a indicação "LI" (Licença de Instalação) para esta ação, observa-se no corpo do Relatório Final do GT BR-319, na própria planilha do Comitê Gestor e, em demais documentos, o estabelecimento desta como atividade de execução imediata, condição esta coerente com as etapas de implantação destas unidades, e portanto assim consideradas.

47. Quanto aos PAs, ou PAEs/PDSs conforme o caso, registra-se não haver informação sobre a elaboração do respectivo Plano de Demarcação e Sinalização, tampouco a sua execução. Em oportuno, registra-se a ocorrência de sobreposição de área cuja destinação está pleiteada pelo INCRA como área prevista como UC. Este é o caso da Floresta Estadual de Beruri, no Estado do Amazonas (mapa em anexo ao Ofício SDS/ nº 495/09 - GS), a qual já havia sido prevista no âmbito das discussões da Área de Limitação Administrativa Provisória - ALAP BR-319 e no *Plano de Proteção e Implementação das Unidades de Conservação da BR-319* (elaborado por subgrupo do GT da BR-319). Quanto aos prazos, reitera-se as mesmas observações realizadas quanto às UCs.

48. Complementarmente, registra-se haverem potenciais conflitos de limites de Terras Indígenas em fase inicial do processo de criação com as demais áreas aqui tratadas, já que, conforme estimativa da FUNAI há a ocorrência de aproximadamente 46 novas áreas reivindicadas, fato este coerente com o disposto em parecer da Procuradoria da República no Amazonas recebido por este IBAMA. Da mesma forma, conforme relatos do Exército, tem havido dificuldade efetiva de se estabelecer em campo os limites de determinadas UCs, com especial atenção àquelas localizadas no Estado de Rondônia.

4
9/16

4) Elaboração e execução de um Plano de Desenvolvimento e Regularização Fundiária pelo INCRA para as áreas ao longo da BR 319

Atividade	Etapa	Responsável	andamento
Elaboração de plano de trabalho	Anterior à LP	INCRA	Não foi encaminhado.
Implementação e monitoramento do Plano de Desenvolvimento e Regularização Fundiária	Anterior à LI	INCRA	Não realizado.

49. Segundo consta na planilha de acompanhamento do Comitê Gestor da BR-319, o Plano de Trabalho haveria sido apresentado em 29 de julho de 2009. No entanto, este não foi encaminhado ao IBAMA. Apesar da ausência de tal subsídio, é possível realizar os apontamentos a seguir.

50. Existem glebas ainda sem destinação ou sem dominialidade conhecida, quantitativo este estimado em 1,6 milhões de hectares em documento gerado pelo ICMBio em 2009, onde estas são referidas como áreas "livres". Tal situação é indesejável ao passo que, representam áreas de maior vulnerabilidade ambiental, onde não estão asseguradas atividades compatíveis com a conservação ambiental e, onde está comprometida a eficácia de ações de monitoramento e fiscalização.

51. Como comentado, ao tempo em que o Plano de Trabalho eventualmente produzido devesse incluir o diagnóstico fundiário integral da Área de Influência estabelecida, não houve acesso a este e, portanto, não se tem a localização precisa destas glebas. Entretanto, diante das constatações de vistoria e da análise de diferentes fontes de informação, aponta-se as seguintes regiões como críticas e que devem ser equacionadas em caráter prioritário, ao tempo em que se preconiza a criação de novas UCs nestas áreas, em conformidade com o disposto no Ofício nº 824/2009 – GP/IBAMA (anexo):

52. - Região de eventual sobreposição da UC (estadual ou Federal) de Beruri com outra destinação, bem como, gleba adjacente a esta, ao Nordeste da mesma, sem destinação;

53. - Entorno do eixo da BR-319, desde o entroncamento com a BR-230 até os limites com a RESEX Capanã Grande, incluindo as áreas adjacentes à comunidade Realidade. Este trecho foi mencionado no item sobre a Ação "2", onde se apontou a existência de imóveis criados pelo INCRA na configuração de lotes individuais ao longo do eixo da rodovia, PAE/PDS ao longo do lado leste da rodovia, distanciamento das UCs do eixo da rodovia ao lado oeste da mesma, conjugado com a proximidade à cidade de Humaitá. Neste segmento, foi observada a ocorrência de desmatamentos pontuais (fotos), e presença de madeiras. Ao se identificar maior vulnerabilidade do entorno deste segmento à ocupação irregular e a atividades ilegais, preconiza-se a criação de novas UCs e a ampliação das já existentes.

54. - Entorno do eixo da BR-230, desde a cidade de Humaitá até a cidade de Lábrea;

55. - Entorno da BR-319, desde a cidade de Humaitá até a travessia com o Rio Madeira na altura da cidade de Porto Velho;

56. - Entorno das cidades de Manicoré, Humaitá, Canutama, Tapauá, Lábrea e Careiro;

57. - Extremo Sul da ALAP - BR-319: proximidades do Estado do Amazonas com Rondônia e Acre.

4 ✓ 10/16

58. Por fim, registra o andamento de subgrupo de trabalho, incluindo o ICMBio e o INCRA, por onde estão previstos encaminhamentos referentes aos lotes estabelecidos pelo INCRA ao longo de trechos do eixo da rodovia BR-319, qual sejam, a anexação destes lotes a UC/PAE/PDS adjacentes, bem como, a ampliação das UCs de forma a confrontar seus limites com a faixa de domínio da rodovia ou com o fundo dos referidos lotes, entre outras providências. Constatou-se que tais medidas encontram-se em fase de planejamento.

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			
Atividade	Etapa	Responsável	Responsável
Elaboração de plano de trabalho	Anterior à LP	SDS/AM e SEDAM/RO	Não foi encaminhado.
Execução do plano de regularização ambiental	50% anterior à LI e 100% anterior à LO	SDS/AM e SEDAM/RO	Não realizado.
Implantar programa de monitoramento e combate a ilícitos ambientais rurais	Anterior à LI	SDS/AM e SEDAM/RO	Não realizado.

59. Segundo consta na planilha de acompanhamento do Comitê Gestor da BR-319, o Plano de Regularização Ambiental das propriedades particulares identificadas e dos Projetos de Assentamento teria sido incluído no Plano de Desenvolvimento e Regularização Fundiária (vinculado à Ação "4"), por ocasião de sua reapresentação em 20 de agosto de 2009. Registra-se estes documentos não terem sido encaminhados ao IBAMA.

60. Tem-se ademais que, Projetos de Assentamento, em quaisquer modalidades, devem ser objeto de Licenciamento Ambiental, ao passo em que a expedição da Licença Prévia deve anteceder os Atos de Criação dos mesmos. Portanto, cabe ao INCRA informar a situação existente na Área de Influência aqui analisada.

61. Diante dos pontos colocados e, em não havendo registros da execução do plano de regularização ambiental, considera-se esta atividade não realizada, a qual se refere tanto a imóveis particulares como aos Projetos de Assentamento.

62. Quanto ao Programa de monitoramento e combate a ilícitos ambientais rurais, pressupõe-se a prévia regularização fundiária e ambiental dos imóveis, permitindo assim, não apenas avaliar e enquadrar as ocorrências de forma mais precisa, como também, vincular eventuais irregularidades ambientais aos responsáveis. Assim, em não havendo comprovação de atendimento aos itens anteriores, entende-se este tópico não ter sido realizado, mesmo porque não consta comentário na planilha de acompanhamento do Comitê Gestor da BR-319.

[assinatura]
[assinatura]
 11/16

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			
Atividade	Etapa	Responsável	Responsável
Elaboração de plano de trabalho	Anterior à LP	SIPAM - CTO/AM	Não foi encaminhado.
Consulta aos órgãos, sistematização de informações e disponibilização e integração do banco de dados entre as instituições parceiras	Anterior à LI	SIPAM - CTO/AM	Não há informações.

63. Conforme consta da planilha elaborada pelo Comitê Gestor da BR-319, foi criado subgrupo no âmbito do Comitê para a execução da Consolidação de Informações Geográficas, cujo resultado haveria sido apresentado em 11 de dezembro de 2009.

64. Registra-se que o referido material não consta do processo de licenciamento, de forma que as atividades estabelecidas não puderam ser aferidas em campo.

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.			
Atividade	Etapa	Responsável	Responsável
Elaboração de plano de trabalho	Anterior à LP	DILIC/IBAMA	Em andamento. Não encaminhado.
Cumprimento e monitoramento das condicionantes do TAC entre o IBAMA e DNIT – Programa de monitoramento de Fauna	Anterior à LI	DILIC/IBAMA	Em andamento.

65. Ocorrem lotes concedidos pelo INCRA ao longo do eixo da BR-319 em determinados trechos da rodovia, como: do entroncamento com a BR-230 ao Norte, indo até pouco além do limite da RESEX Capanã Grande; do Rio Tupana ao Norte para até a cidade de Careiro.

66. Tais unidades possuem em torno de 2km de extensão no sentido transversal do eixo existente, por aproximados 500m de frente, de forma que, nos trechos onde há lotes em ambos os lados da rodovia, a ocupação atinge uma faixa de até 4km transversais.

67. Constatou-se por meio da vistoria que estas representam as áreas mais antropizadas entre o entroncamento da BR-230 e Careiro, portanto, infere-se que a existência destes lotes prejudica a conectividade entre as áreas naturais descritas.

68. Assim, conforme consta da planilha encaminhada pelo Comitê Gestor da BR-319 e, constatando-se a presença do ICMBio na região durante o período desta vistoria, registra-se que Estudos visando a definição da destinação destes lotes estão em andamento. Complementarmente, aponta-se a ocorrência de glebas sem destinação entre as Unidades de Conservação previstas ou implantadas e a faixa de domínio da rodovia, gerando áreas de vulnerabilidade ambiental, questão esta também comentada em item anterior.

4 y f-1
12/16

4002
6860/01
6

69. Assim, sabendo que o Plano de Trabalho encontra-se em elaboração, não tendo sido portanto encaminhado ao IBAMA, preconiza-se a eliminação destes lotes ao longo da rodovia pela absorção da área dos mesmos pelas unidades de conservação adjacentes, ao tempo em que estas sejam ampliadas até o limite da faixa de domínio, englobando da mesma forma, as áreas sem destinação e propriedades particulares ora existentes.

70. Quanto às condicionantes do TAC, tem-se a Nota Técnica 119/2009 - COTRA/CGTMO/DILIC/IBAMA, resultante da avaliação das passagens propostas nos trechos A, B e C. Apontamentos com relação a este tópico, incluindo o trecho submetido à apresentação de EIA/RIMA, encontram-se no Parecer Técnico nº 078/2009 - COTRA/CGTMO/DILIC/IBAMA e Nota Técnica nº 106 - COTRA/CGTMO/DILIC/IBAMA, documentos encaminhados ao Ministério do Meio Ambiente por meio do Ofício nº 100/2010 - DILIC/IBAMA, em 3 de fevereiro de 2010. Registra-se ainda que, novas considerações serão realizadas na oportunidade da análise técnica do EIA/RIMA, eventualmente a ser entregue em versão que atenda ao conteúdo exigido.

8) Fortalecer as principais instituições responsáveis pela gestão das áreas sob influência da BR 319			
Atividade	Etapa	Responsável	Andamento
Disponibilização de pessoal de apoio (Exército, Polícia Federal / Estadual, Bombeiros)	Anterior à LP	MMA	Baixa presença de órgãos envolvidos
Criação de vagas, autorização de concursos e alocação de recursos nas instituições.	Anterior à LI	MPOG	Não há informação

71. As ações acima estabelecidas sugerem um âmbito de negociação que ultrapassa ao técnico, de forma que o próprio Ministério do Meio Ambiente se configura como o Responsável pela disponibilização de pessoal de apoio, enquanto o Ministério do Planejamento seria o responsável por viabilizar às demandas apresentadas por cada órgão envolvido.

72. Assim, não havendo conhecimento sobre o andamento dos processos, este relatório restringe-se em informar que, durante a vistoria realizada constatou-se a baixa presença na região das OEMAs, da Polícia Rodoviária Federal, ou de demais órgãos envolvidos, à exceção do ICMBio e do Exército, que apoiaram os trabalhos do IBAMA.

73. Aponta-se ademais que, foi relatada pelo Comitê Gestor da BR-319 a ocorrência de pendências judiciais no âmbito do concurso público previsto para lotação de servidores da PRF na BR-319.

9) Formulação e implementação de programas estratégicos com vistas ao desenvolvimento social e econômico da região, tais como ecoturismo e agroextrativismo.			
Atividade	Etapa	Responsável	Andamento
Implementação das UCs e de seus programas de integração com o entorno e de desenvolvimento sustentável.	Anterior à LI	SEDR; MMA	Não realizado.
Implementação dos PAs e de respectivos programas de consolidação dos projetos.	Anterior à LO	INCRA	Não realizado.

4 y 13/16 A

74. A planilha encaminhada pelo Comitê Gestor da BR-319 indica que o DNIT deverá identificar potenciais programas e realizar as articulações necessárias. Tomando as informações obtidas pela vistoria, verifica-se que estas atividades encontram-se insipientes, já que não foi constatada nenhuma execução.

75. Restam ainda, com relação aos Projetos de Assentamento ora previstos, questionamentos com relação à viabilidade econômica, social e ambiental dos mesmos, pois, como observado, há baixíssimo grau de ocupação das glebas do entorno da rodovia BR-319, ocorrendo tão somente presença isolada de ribeirinhos em conjunto com as ocupações já comentadas de lotes ao longo da rodovia, não havendo assim experiência com atividades de manejo florestal. Conjugado a este contexto, nota-se a ocorrência de extensas áreas inundáveis ao longo dos Rios e Igarapés, implicando na sazonalidade de eventuais ocupações e de atividades produtivas.

10) Que seja formado um Comitê Gestor para planejar, acompanhar e monitorar a implementação dessas e outras ações previstas para a região.

Atividade	Etapas	Responsável	Andamento
Edição de Portaria Interministerial	Anterior à LI	MMA	Realizado.
Planejar, monitorar e acompanhar a implementação das atividades planejadas	Anterior à LO	Comitê Gestor da BR-319	Em andamento.

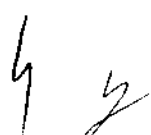
76. Quanto à primeira atividade, informa-se ter sido publicada a Portaria Interministerial nº 1, em 19 de março de 2009, instituindo o Comitê Gestor da BR-319, com a coordenação à cargo do Ministério dos Transportes.

77. Com relação às atividades de planejamento, monitoramento e acompanhamento da implementação das atividades planejadas, registra-se terem havido reuniões no âmbito do Comitê Gestor da BR-319, na frequência média mensal. O andamento das ações foi apresentado ao IBAMA por meio de planilha de acompanhamento (anexo), cujas ponderações foram realizadas em itens específicos, por onde se nota a ausência de documentos complementares.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

78. Diante das constatações realizadas a partir da vistoria, considerando os documentos eventualmente encaminhados ao IBAMA, nota-se que, a implementação das Ações propostas no âmbito do GT da BR-319, entendidas como pré-condições de caráter prioritário ao processo de avaliação da viabilidade ambiental do empreendimento pretendido, encontram-se em fase inicial de execução, havendo ainda questões de fundo estrutural a serem encaminhadas.

79. Considerando ainda as constatações e resultados da vistoria realizada em 2009, cujo resultado foi apresentado por meio da Informação nº 046/2009-COTRA/CGTMO/DILIC/IBAMA, de 27 de maio de 2009, com objetivo análogo a este, a qual teve por base dados levantados em vistoria terrestre no ano de 2005, entende-se que o andamento das referidas Ações avançou de forma ainda insuficiente para atestar uma condição de forte Governança na região.

 14/16

80. Com isso, sem prejuízo das demais observações contidas neste documento, tem-se a seguir questões críticas que demandam a adoção das providências cabíveis:

81. - Fortalecer a presença do Estado na região, assegurando a implementação de ações de monitoramento e fiscalização em caráter permanente; e, fortalecendo as Instituições envolvidas nestas atividades, garantidos quadro de pessoal, estrutura física e condições operacionais para tanto;

82. - Implantar efetivamente o *Plano de Proteção e Implementação das Unidades de Conservação da BR-319*. Incluem-se os Programas e atividades vinculadas, bem como, o equacionamento das sobreposições entre UCs (destaque ao Estado de Rondônia)

83. - Promover a criação da Floresta Estadual do Beruri no Amazonas;

84. - Realizar o levantamento fundiário integral da região e, promover a devida destinação das glebas arrecadadas, no sentido de serem criadas novas UCs, preferencialmente no âmbito federal. Destacam-se preliminarmente as seguintes áreas: gleba ao Norte do entorno da rodovia BR-319, na altura do trecho que compreende a RDS Igapó Açu e a cidade de Careiro; entorno do eixo da BR-319, desde o entroncamento com a BR-230 ao Norte, até os limites com a RESEX Capanã Grande, incluindo ambos os lados da rodovia; entorno do eixo da BR-230, desde a cidade de Humaitá até a cidade de Lábrea; entorno da BR-319, desde a cidade de Humaitá ao Sul até a travessia com o Rio Madeira na altura da cidade de Porto Velho; entorno das cidades de Manicoré, Humaitá, Canutama, Tapauá, Lábrea e Careiro; extremo Sul da ALAP - BR-319: adjacências do Estado do Amazonas com Rondônia e Acre.

85. - Rever a perspectiva de implantação de Projetos de Assentamento na região, mesmo aqueles denominados Agroextrativistas (PAE), de Desenvolvimento Sustentável (PDS) ou Florestais (PAF), devido aos questionamentos existentes quanto à sua adequação e compatibilidade com os objetivos de conservação ambiental delineados para a região, lembrando que tais empreendimentos devem ser objeto de Licenciamento Ambiental prévio.

86. - Promover a eliminação dos lotes existentes ao longo da rodovia BR-319, entre Humaitá e Careiro, pela absorção da área dos mesmos pelas unidades de conservação adjacentes, ao tempo em que estas sejam ampliadas até o limite da faixa de domínio, englobando da mesma forma, as áreas sem destinação e propriedades particulares ora existentes. Aponta-se que, novas famílias não devem ser assentadas nestes lotes desde então.

87. - Centralizar a coordenação da Gestão Ambiental da Área de Influência em Instituição que detenha recursos logísticos e operacionais que possam garantir presença permanente em toda a Área de Influência, atuando principalmente em caráter preventivo e de apoio às demais Instituições.

88. - Garantir o avanço dos processos de criação de Terras Indígenas, ora reivindicadas, evitando potenciais litígios em momentos posteriores com outras destinações efetivadas para as áreas em questão.

89. Ainda, na oportunidade, encaminhamos em anexo cópia do Ofício nº 824/2009-GP/IBAMA, de 14 de agosto de 2009, de forma a reiterar a proposição de incluir as ações e/ou medidas descritas no documento, no âmbito do Comitê Gestor da BR-319, em caráter complementar àquelas estabelecidas até então.

90. Por fim, devido ao curto prazo disponível para a realização deste trabalho, bem como, à existência descentralizada de informações relevantes junto a outros órgãos envolvidos no processo, recomenda-se considerar as conclusões levantadas pelo ICMBio de maneira

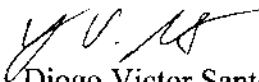
4


15/16

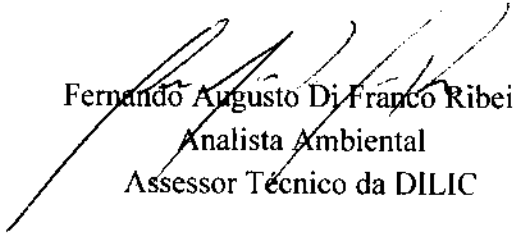
LA

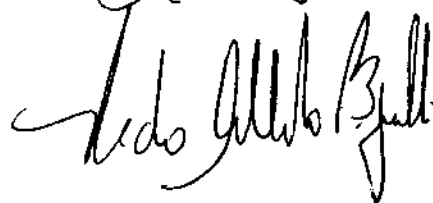
complementar à este documento, bem como, estender o questionamento ao Ministério dos Transportes, entidade que coordena o Comitê Gestor da BR-319. Ainda, informa-se que a solicitação de informações a respeito das UCs Estaduais, ora submetida às OEMAs permanece pendente de atendimento (Ofícios enviados em anexo).

Brasília, 12 de fevereiro de 2010.

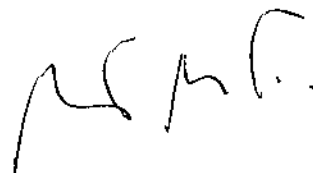

Diogo Victor Santos
Analista Ambiental


Fábio Tiellet da Silva
Analista Ambiental


Fernando Augusto Di Franco Ribeiro
Analista Ambiental
Assessor Técnico da DILIC

De acordo

ro Alberto Bignelli
Pedro de Licença
DILIC
DILIC/BAMA

De acordo.
Encaminhe-se ao Sr. Ministro





MINISTÉRIO DA DEFESA
EXÉRCITO BRASILEIRO
CMA - 2º Gpt E
7º BATALHÃO DE ENGENHARIA DE CONSTRUÇÃO
BATALHÃO BARÃO DO RIO BRANCO

4004
Processo: 0860/05
Data: 12/02/10

PROTOCOLO/IBAMA

DILIC

Nº: 1.031

DATA: 12/02/10

RECEBIDO:

Of nº 19 - Seção Técnica

Rio Branco, 1º de fevereiro de 2010.

Anexos: - Relatório fotográfico
- Of nº 104 ST de 13 ago 09
- Of nº 164 ST de 14 dez 09

Ilma Sra Coordenadora,

1. Versa o presente expediente sobre inconformidades ambientais do trecho em obras da rodovia BR-319/AM-RO, lotes 1 e 5.

2. Em resposta ao ofício nº 227/2009 COTRA/CGTNO/DILIC/IBAMA, referente às inconformidades ambientais do trecho em obras da rodovia BR-319/AM-RO, apresento-vos as seguintes considerações:

a) "executar imediatamente o PRAD nas áreas de empréstimo/jazidas, taludes da rodovia e Áreas de Preservação Permanente interceptadas para evitar maiores danos ambientais ao longo da rodovia e maior proteção ao aterramento/assoreamento dos corpos hídricos".

- O Plano de Recuperação de Áreas Degradadas (PRAD) foi iniciado e, atualmente, encontra-se em fase de conclusão.

b) "retirada do material contaminado (solo e restos vegetais) para disposição adequada, nos locais onde houve problemas na aplicação da imprimação da base da rodovia e escoamento do material asfáltico para as laterais da rodovia";

- Na ocasião do ocorrido, foi removido e acondicionado todo e qualquer material que afetasse o meio ambiente (Fotos 2 e 4).

c) "para diversos bueiros já implantados e semi-entupidos pelo escorregamento de material de taludes, realizar controle de processos erosivos, bem como os trabalhos de proteção vegetal dos taludes da plataforma da rodovia";

- O 7º BEC contempla o programa de monitoramento das obras de arte corrente estando inclusos os serviços de desentupimento de bueiros oriundos do escorregamento de materiais de taludes (Foto 1).

d) "implantar medidas de contenção e controle do sulco de erosão em APP, nas coordenadas UTM 20M487602 / 9145433, com reconformação do terreno, e instalação de barreiras e bacias de contenção, e recuperação vegetal";

- O processo está em execução conforme orientação da equipe de supervisão ambiental do DNIT.

e) "realizar a proteção dos taludes utilizando enrocamento com pedra-rachão ou outra medida efetiva, na boca do bueiro localizado nas coordenadas UTM 20M 477336 / 9134717, evitando erosão da plataforma da rodovia e assoreamento do corpo hídrico";

- A medida de proteção da boca do referido bueiro se fez através de contenção com sacos de areia, forma de minimizar o assoreamento local. Posteriormente, no período do verão amazônico serão implantadas soluções definitivas de proteção.

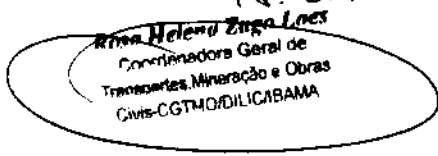
f) "execução do PRAD deverá ser imediatamente aplicada nas áreas de empréstimo/jazidas, taludes e Áreas de Preservação Permanente interceptadas para evitar maiores

A CGTMO
em Belo Horizonte
f.

A COTM

de providências

18.2.10



Aos

Dr. Dicoas

Dr. Fábio Tiellet

Dra. Laura

PARA ANÁLISE E
PROVIDÊNCIAS.

MA Eugênio Pio Costa
Coordenador de Transportes
COTM / CGTMO / DILIC / IBAMA

19/02/2010

(Fl 2/3 do Of nº 19 - Seção Técnica, de 01 fev 10)

danos ambientais ao longo da rodovia e maior proteção ao aterramento/assoreamento dos corpos hídricos”;

- O procedimento acima já foi iniciado conforme orientação da equipe de supervisão ambiental do DNIT e encontra-se parado devido às fortes chuvas que assolam o trecho em questão.

g) implantação de estruturas definitivas para controle/contenção de sulcos erosivos no final da drenagem pluvial em direção à ponte do km 706,00 (coordenadas 20M 483663 / 9141339), para reduzir a velocidade do escoamento pluvial e controlar os processos erosivos”;

- Para o controle da velocidade de escoamento será prolongada a sarjeta existente com um dissipador de energia ao seu final. A implantação de gabião se fez para o controle do processo erosivo (Foto 8).

h) “apresentar relatório fotográfico de remoção das estruturas do canteiro provisório da TROL Engenharia Ltda (coordenadas UTM 483711 / 9141440) para a área do canteiro do 7º BEC, já com Licença de Operação, e com apresentação de manifestação do IPAAM”;

- Conforme fotografias em anexo, foi realizada a remoção das estruturas do canteiro da TROL (Fotos 5 e 6).

i) “No canteiro de obras do 7º BEC (coordenadas UTM 20M 491280 / 9165364), com:

(1) inspeção no canteiro para verificação do atendimento às normas da ABNT pertinentes, especificamente da Norma NBR 14605 – sistema de drenagem oleosa;

(2) implantação de piso impermeabilizado e canaletas de drenagem para a caixa separadora, na área de parada de veículos para abastecimento de combustível, em frente ao posto de combustível mais antigo, de forma a abranger todo o entorno do caminhão em abastecimento (Fotos 9 e 10);

(3) verificação da instalação de caixa de areia retenção de sólidos na rampa de lavagem, antes do direcionamento do efluente para a caixa separadora (Foto 11);

(4) em todos os geradores a óleo diesel, instalação, em área coberta, com muretas de contenção e piso

- Em execução;

(5) adequar a drenagem pluvial interna da área do canteiro, realizando a proteção contra erosão e instalação de barreiras/bacias de contenção, incluindo a saída dos efluentes tratados da caixa separadora da usina/tancagem

- Em execução;

No Lote 5 temos a considerar:

a) “coletar e armazenar os restos de material vegetal oriundos da supressão, em trechos esparsos ao longo da rodovia, para estocagem deste material no canteiro ou em áreas de empréstimo já exploradas, para utilização no processo de recuperação das áreas degradadas. E ainda, nas pilhas de estocagem, instalar barreiras de contenção ao seu redor, para prevenção de erosão e perda do material”;

- A maior parte do material vegetal oriundo da supressão será utilizado no processo de recuperação das áreas degradadas, todavia, o processo de estocagem em pilhas já foi iniciado (Foto 14).

b) “determinação às empreiteiras e 7º BEC que não procedam a supressão de vegetação e instalação de áreas de empréstimo na faixa de domínio em locais propostos pelo DNIT e IBAMA para instalação de passagem de fauna”;

- Em anexo, a cópia do ofício encaminhado às empreiteiras.

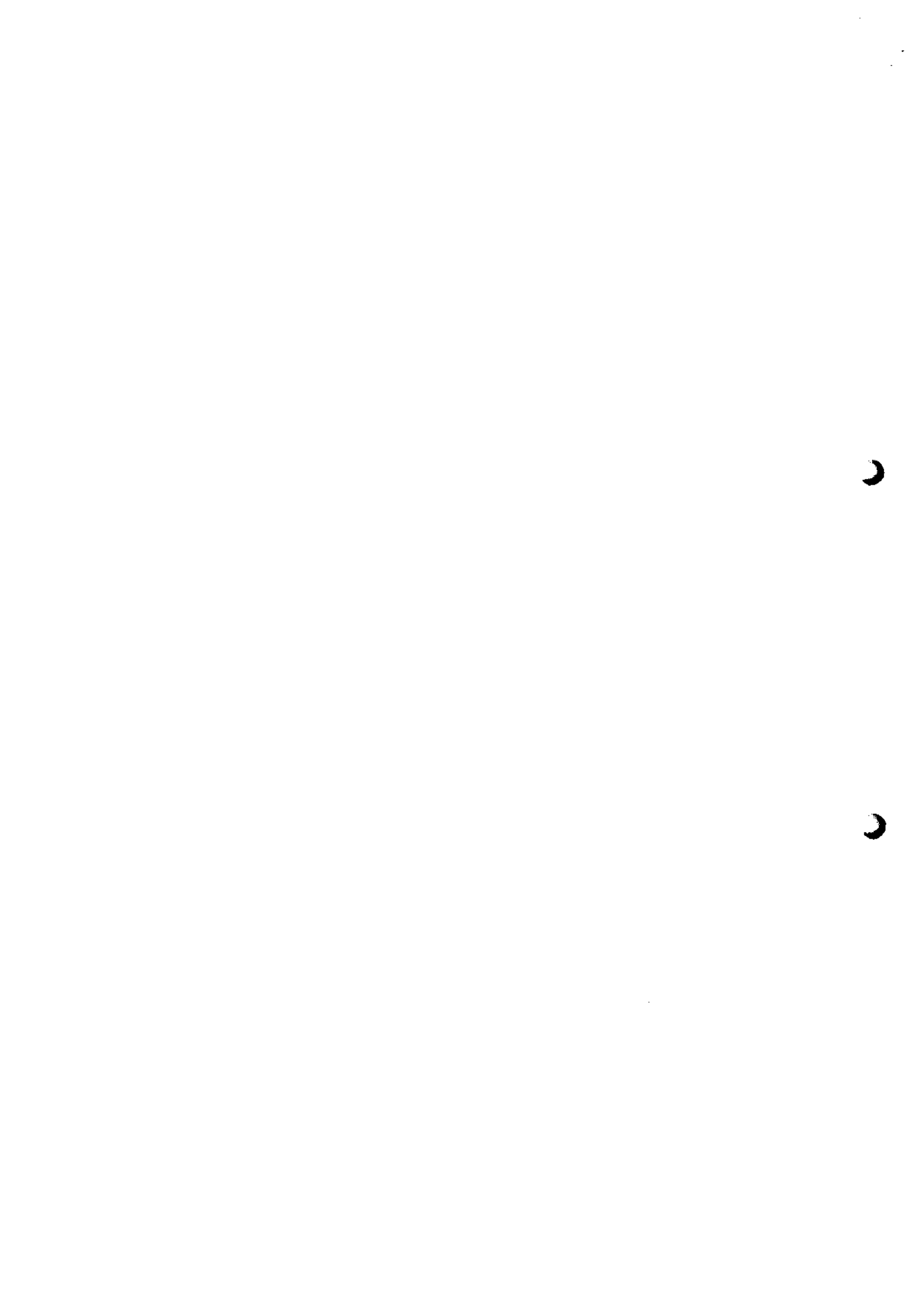
c) “apresentar manifestação formal do 7º BEC e HP CONSTRUÇÕES quanto à responsabilidade pelo desmatamento na margem da rodovia e fora da faixa de domínio nas coordenadas UTM 20M 480721 / 9160644”;

- No intuito de reparar o dano ambiental causado por agente, ainda, desconhecido, o 7º BEC está realizando a recuperação da área através do plantio de mudas de espécies nativas da região. Em anexo, a cópia do ofício encaminhado à empresa com o objetivo de apurar a responsabilidade do desmatamento (Fotos 12 e 13).

d) “não executar o aterramento de margens de igarapés e de veredas na supressão em todo o Lote 5, e retirar o solo solto e os restos vegetais de todas as APP’s interceptadas, como no bueiro das coordenadas UTM 20M 482211 / 9161026 e Igarapé do Retiro nas coordenadas UTM-20M 480721 / 9160644”;

- Procedimento em andamento.

4005
680/07

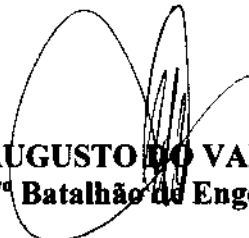


4006
696/05
L.

(Fl 3/3 do Of nº 19 - Seção Técnica, de 01 fev 10)

3. Sendo o que se apresenta para esta oportunidade, reitero votos de elevada estima e distinta consideração.

Atenciosamente



CÉSAR AUGUSTO DO VALLE – Coronel
Comandante do 7º Batalhão de Engenharia de Construção

À Ilma Sra
TATIANA VEIL DE SOUZA
Coordenadora de Transportes-Substituta CGTMO/DILIC/IBAMA

1941



RELATÓRIO FOTOGRÁFICO

Fls.: 4007
Proc.: 6360/25
Rubst: 4



Foto 1



Foto 2

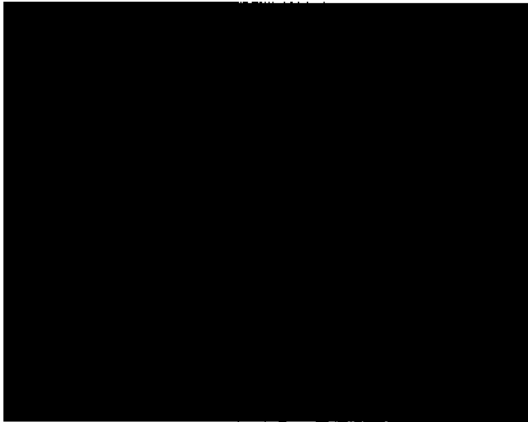


Foto 3



Foto 4

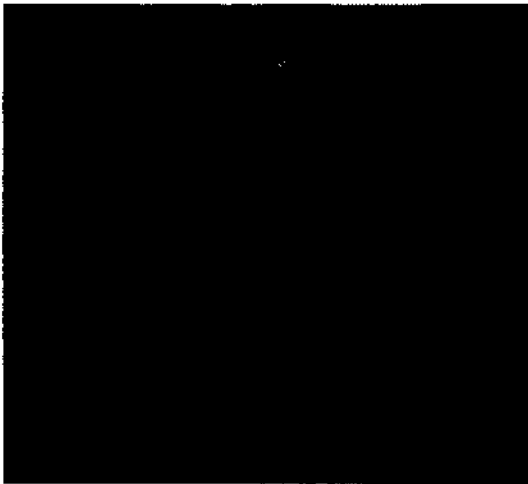


Foto 5

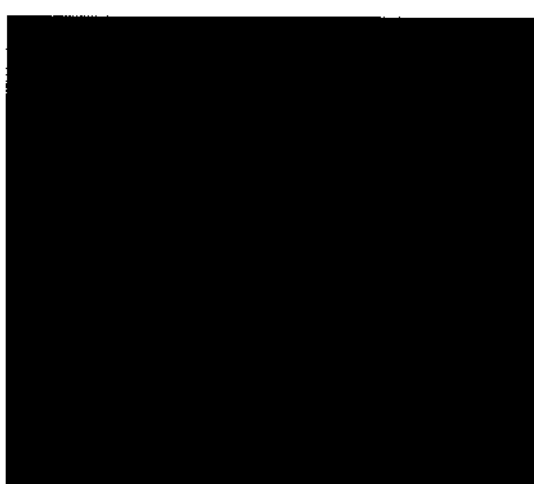


Foto 6



Foto 7

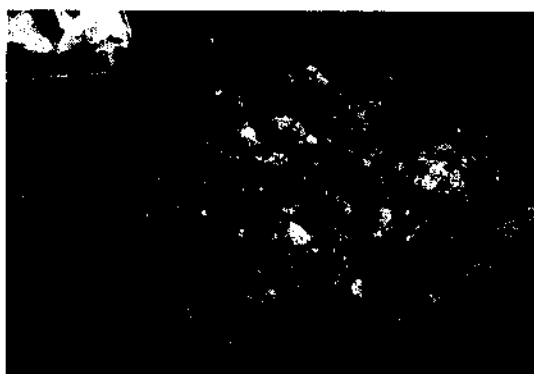


Foto 8

Foto: 4008
Data: 6.8.69/05
Subst: g



Foto 9



Foto 10

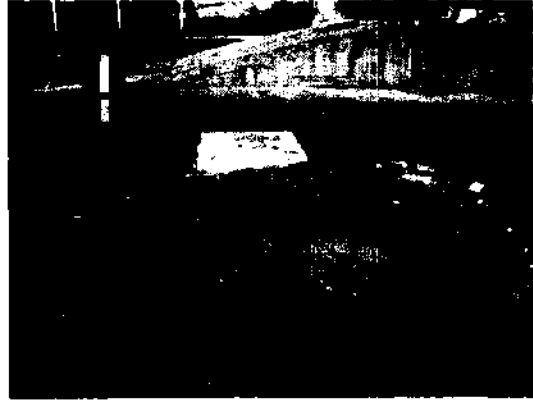


Foto 11



Foto 12



Foto 13



Foto 14

EMERGENCY





Fim:	4009
Proc:	6860/05
Data:	4

MINISTERIO DA DEFESA
EXÉRCITO BRASILEIRO
CMA - 2º Gpt E
7º BATALHÃO DE ENGENHARIA DE CONSTRUÇÃO
BATALHÃO BARÃO DO RIO BRANCO

Ofício nº 104 – Seção Técnica

Rio Branco, 13 de agosto de 2009.

Senhor Sócio-Administrador,

Versa o presente expediente sobre supressão vegetal na faixa de domínio.

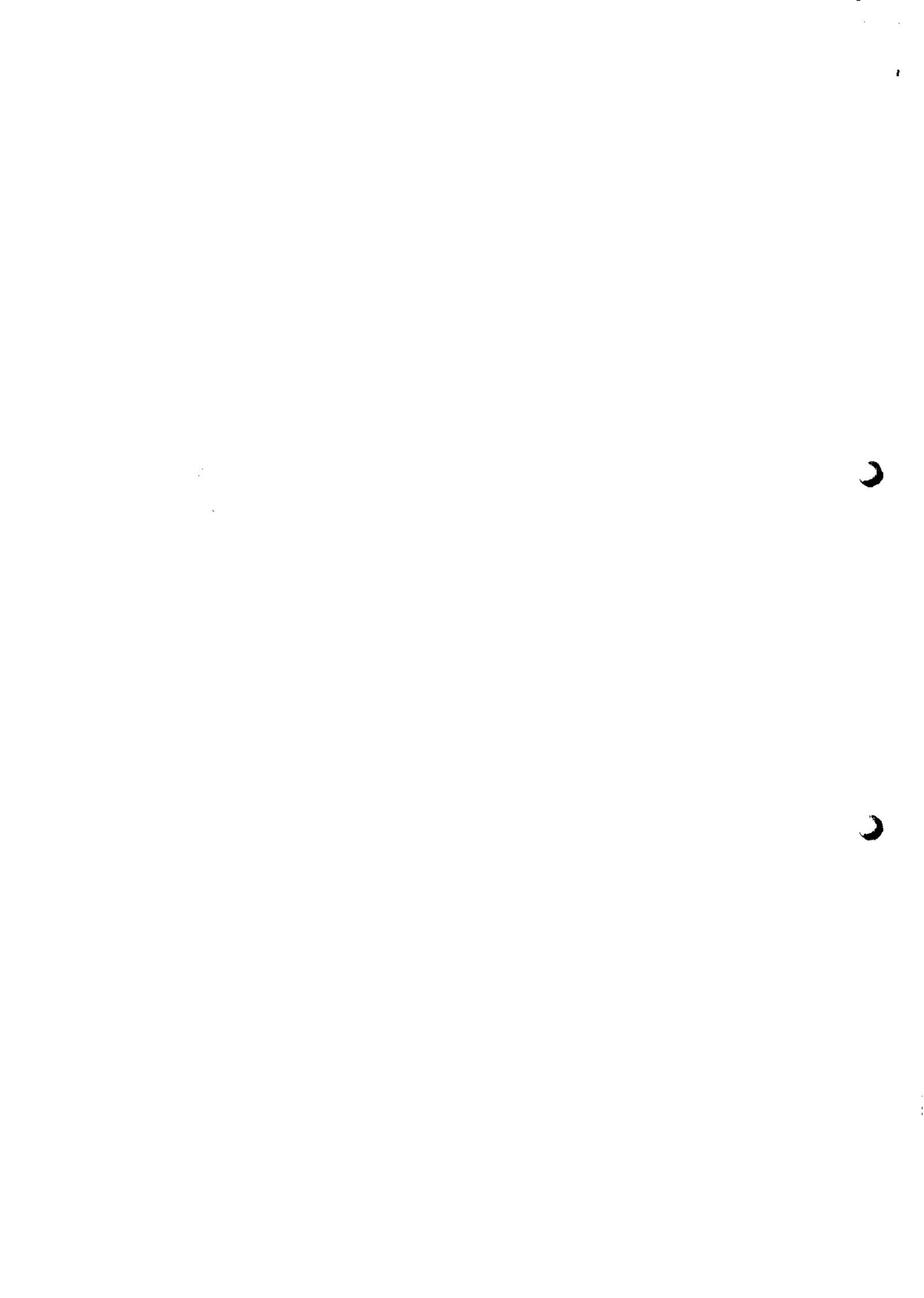
2. Em virtude do início dos trabalhos de restauração, pavimentação e melhoramentos da BR-230/BR-319, nos segmentos do Km 655,7 – Km 678,6, informo a V. Sa q: essa empresa está autorizada a realizar a supressão vegetal do trecho acima, dentro dos limites do projeto de off-set da rodovia, conforme a ASV nº 267/2008-IBAMA, de 14 de agosto de 2008.

3. Sendo o que se apresenta para esta oportunidade, reitero votos de elevada estima e distinta consideração.

Atenciosamente,


CÉSAR AUGUSTO DO VALLE – Coronel
Comandante do 7º Batalhão de Engenharia de Construção

Ao Ilmo Sr
HENRIQUE PEREIRA DA SILVA
Sócio-Administrador da H.P. Pereira Construtora Ltda
Porto Velho – RO





4010
6860/08
/

**MINISTERIO DA DEFESA
EXÉRCITO BRASILEIRO
CMA - 2º Gpt E
7º BATALHÃO DE ENGENHARIA DE CONSTRUÇÃO
BATALHÃO BARÃO DO RIO BRANCO**

Ofício nº 164 – Seção Técnica

Rio Branco, 14 de dezembro de 2009.

Senhor Sócio-Administrador,

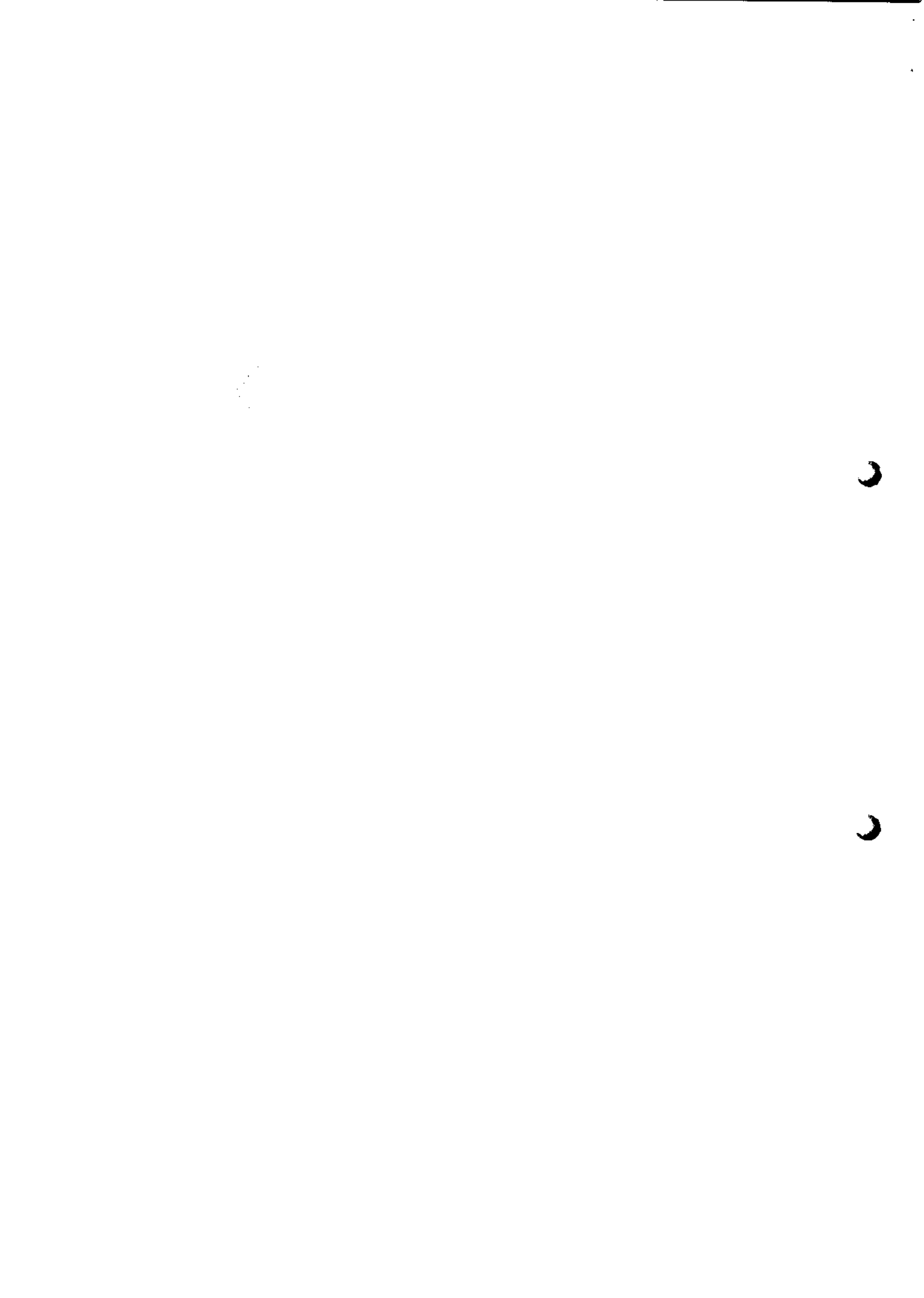
Versa o presente expediente sobre supressão vegetal fora da faixa de domínio.

2. Em inspeção técnica nos trabalhos de restauração, pavimentação e melhoramentos da BR-230/BR-319, nos segmentos do Km 655,7 – Km 678,6, foi constatada uma área de desmatamento na margem da rodovia nas coordenadas UTM 20M 482212/9161025. Solicito a V. Sa que nos informe a situação da referida área no início dos trabalhos.
3. Sendo o que se apresenta para esta oportunidade, reitero votos de elevada estima e distinta consideração.

Atenciosamente,


**CÉSAR AUGUSTO DO VALLE – Coronel
Comandante do 7º Batalhão de Engenharia de Construção**

Ao Ilmo Sr
HENRIQUE PEREIRA DA SILVA
Sócio-Administrador da H.P. Pereira Construtora Ltda
Porto Velho – RO



Fis.:	4011
Proc.:	0860/05
Data:	3

MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES
SECRETARIA DE GESTÃO DOS PROGRAMAS DE TRANSPORTES
Esplanada dos Ministérios, Bloco R, 2º Andar, Ed. Anexo – Brasília – DF – CEP: 70044-900
Telefone: 3311-7758 – Fax: 3311-7962 - E-mail: miguel.masella@transportes.gov.br

Ofício nº 016 /SEGES/MT

Brasília, 03 de fevereiro de 2010.

A Sua Senhoria o Senhor
PEDRO ALBERTO BIGNELLI
Diretor de Licenciamento Ambiental do IBAMA
Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis - IBAMA
SCEN – Trecho 2 – Ed. Sede do IBAMA
CEP 70818-900 – Brasília/DF

Assunto: Solicitação de cópia do relatório de vistoria realizada ao longo da BR-319.

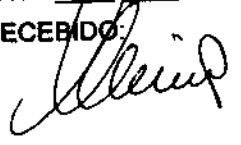
Senhor Diretor,

1. Como é do conhecimento de Vossa Senhoria, o Comitê Gestor Interministerial da BR-319, instituído pela Portaria Interministerial nº 01, de 19 de março de 2009, publicado em 11 de maio de 2009, realizou até o momento oito reuniões com todos os representantes dos vinte e um órgãos que participam do Comitê Gestor, sob coordenação do Ministério dos Transportes, além de vinte reuniões de subgrupos para tratar de assuntos específicos.
2. Na 8ª reunião, realizada em 29 de janeiro de 2010, foi informado que o IBAMA pretendia realizar vistoria no trecho a ser licenciado na BR-319 entre os dias 06 e 10 de fevereiro de 2010, bem como o ICMBio, com o apoio do INCRA, também realizaria vistoria entre 04 e 12 do mesmo mês para levantamento das áreas não ocupadas por assentamentos.
3. Como estes assuntos serão tratados na 9ª reunião, a ser realizada em 05 de março de 2010, visando informar os participantes sobre o resultado das vistorias realizadas, solicito a Vossa Senhoria encaminhar à Secretaria Executiva deste Comitê Gestor, cópia do relatório elaborado pelo IBAMA, se possível, até 26 de fevereiro de 2010, data em que será encaminhada a pauta dos assuntos a serem tratados na próxima reunião.
4. Assim sendo, coloco-me à disposição para qualquer esclarecimento.

Atenciosamente,



MIGUEL MARIO BIANCO MASELLA
Coordenador do Comitê Gestor Interministerial da BR-319
Ministério dos Transportes

PROTOCOLO/IBAMA
DILIC
Nº: 1.269
DATA: 23/02/10
RECEBIDO:


A CONTRA,

PARA ATENDIMENTO E
ADOÇÃO DOS ENCAMINHAMENTOS
PERTINENTES.

em 24/02/2010.


Fernando J. Di Franco Ribeiro
Assessor Técnico
DILIC/IRAMA

Ao Analista

biago

para providências

23/2010

Tatiane Veil

Fls. 4012
No. 6860/08
Data 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 A, Brasília - DF CEP: 70.818-900
Tel.: (0xx) 61 3316-1071, Fax: (0xx) 61 3316-1166 - URL: <http://www.ibama.gov.br>

Ofício nº 377 /2010-DILIC/IBAMA

Brasília, 23 de fevereiro de 2010.

À Sua Senhoria o Senhor

Jair Sarmento 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 - pendências listadas em Relatório de Vistoria

Senhor Coordenador,

1. Em vista da ausência de resposta da solicitação de correção das pendências apresentadas no Relatório de Vistoria 094/2009-COTRA/CGTMO/DILIC/IBAMA, realizada nos trechos A, B e C da rodovia BR-319, conforme TAC ora assinado entre o DNIT e o IBAMA, venho reiterar o disposto no parágrafo 3. do Ofício nº 1201/2009-DILIC/IBAMA (em anexo):

“atendimento imediato das pendências listadas nos Parágrafos nº 210 a 227 do Relatório de Vistoria, separadas em “Pendências Gerais” para toda a extensão e conjunto de obras na BR-319, bem como, em “Pendências Específicas” de acordo com cada Segmento “A”, “B” (este também dividido em Lotes 1 a 5) e “C”, incluindo as pontes licenciadas em separado pelo IBAMA.”

2. Devido tratar-se de reiteração, requiro o envio de documento comprobatório da correção dessas pendências, em 15 dias do recebimento deste Ofício. Lembro ainda que, em caso de ausência de resposta ou insuficiência de informações, há possibilidade de aplicação das medidas previstas no Decreto 6514/2008.

Atenciosamente,

Pedro Alberto Bigarelli
Diretor de Licenciamento ambiental
IBAMA

Recebido no Apoio da
CGMAB/DPP/DNIT
Em 24.02.2010
Hora 16:00
CS *Atenciosamente*
A. Sarmento

100





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 A, Brasília - DF CEP: 70.818-900
Tel.: (0xx) 61 3316-1071. Fax: (0xx) 61 3316-1166 - URL: <http://www.ibama.gov.br>

Ofício nº 384 /2010 - DILIC/IBAMA

Brasília, 23 de fevereiro de 2010.


À Sua Senhoria o Senhor
Luiz Antonio Pagot
Diretor-Geral
DNIT - Departamento Nacional de Infra-estrutura de Transportes
SAN Quadra 03 Lote A
CEP 70040-902 Brasília / DF
Tel: (61) 3315.4185 - Fax: (61) 3315.4083

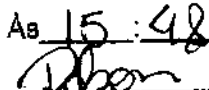
Assunto: **BR-319/AM - melhorias da rodovia no perímetro urbano de Careiro.**

Senhor Diretor,

1. Venho por meio deste, responder ao Ofício nº 184/2010/CGMAB/DPP, o qual solicita orientações a respeito dos procedimentos a serem adotados quanto ao licenciamento das obras de melhoria da rodovia em epígrafe, no trecho do perímetro urbano do Município de Careiro.
2. Assim, considerando a vigência de um TAC que autoriza obras de manutenção, conservação e restauração no segmento A, o qual inclui o trecho em questão, e, diante do memorial descritivo apresentado, no sentido de subsidiar o posicionamento deste Instituto:
3. Solicito o detalhamento de todas as obras previstas no trecho, de forma que esteja caracterizada a situação pretendida em comparação com a atual, incluídas eventuais alterações na faixa de domínio e demais intervenções.
4. Sem mais para o momento, fico à disposição.

Atenciosamente,


Pedro Alberto Zignelli
Diretor de Licenciamento ambiental
IBAMA

APOIO/GAB/DG/DNIT
Recebido em 24/02/10
As 15:48 h.

Assinatura

1000



PROCOLO/IBAMA
DILIC

Nº: 1.355

DATA 25/02/10

RECEBIDO:

FLOr

Diretoria de Planejamento e Pesquisa
Coordenação-Geral de Meio Ambiente
Ofício nº 255/2010/CGMAB/DPP

Brasília, 24 de fevereiro de 2010.

A Sua Senhoria o Senhor
Pedro Alberto Bignelli
Diretor de Licenciamento Ambiental/DILIC
Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis – IBAMA
Setor de Clubes Norte, Trecho 2, Edifício Sede do IBAMA, Bloco “C”- 1º andar
70.818-900 Brasília, DF

Assunto: BR-319/AM/RO – Resposta ao Ofício nº 103/10 que trata das pendências relativas às licenças das áreas de apoio.

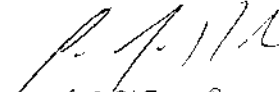
Anexos: Cópia da Licença de Operação nº 392/06-02-IPAAM;
Cópia da Licença de Operação nº 392-IPAAM;
Cópia da Licença de Operação nº 488/08-01-IPAAM;
Cópia da solicitação da licença ambiental do canteiro de obras da construtora ARTELESTE;
Cópia da Licença de Operação nº 487/08-01-IPAAM;
Cópia de documentação encaminhada ao 2º Grupamento de Engenharia de Construção, pela ARTELESTE, relativo a desmobilização do acampamento do Rio Tupana;
Cópia da Licença de Operação nº 024/10-IPAAM;
Cópia de solicitação de licença ambiental da oficina mecânica de responsabilidade do 6º BEC;
Cópia da Licença de Operação nº 331/09-IPAAM;
Cópia da Licença de Operação nº 5361-SEDAM;
Cópia da Licença de Operação nº 5361;
Cópia da Licença de Operação nº 6195-SEDAM.

Senhor Diretor,

1. Em resposta ao Ofício nº 103, de 03 de fevereiro de 2010, que trata das pendências relativas às licenças ambientais de áreas de apoio relativas aos Segmentos A, B e C da Rodovia BR 319, seguem as considerações e informações referenciado por item:

A COTRA,
de ordem.

26/04/2010.


Fernando A. Di Franco Ribeiro
Assessor Técnico
DILIC/IBAMA

Aos Analistas
 Diego
 Lauro
 Fábio T

Para análise e providências
 413/10
 Tatiana Vile

- A – Canteiro de obras da Empresa TESCO ENGENHARIA LTDA: em anexo, encaminhamos da Licença de Operação nº 392/06-02 referente à usina de produção de concreto asfáltico.

Tratando da solicitação do IBAMA acerca da necessidade da a licença incluir as atividades existentes no canteiro como tancagem de combustíveis, alojamentos, cozinha/refeitório e depósitos de material (óleos lubrificantes, tambores e insumos), informamos que notificamos a empresa acerca da necessidade de obter, urgentemente, a referida adequação ou a apresentação de licença ambiental específica para o canteiro de obras.

A TESCON Engenharia LTDA, empresa responsável por esta área de apoio, foi notificada para apresentação da referida documentação, dessa forma solicitamos a prorrogação de prazo até o dia 15 de março de 2010 para entrega dessa documentação.

- Letra B – Canteiro de Obras da Empresa ARTELESTE CONSTRUÇÕES LTDA.

Em referência à relocação imediata do canteiro para a área licenciada e fora da área de preservação permanente do Rio Tupana, a empresa iniciou em dezembro o desmanche e a relocação do canteiro, conforme documento em anexo. Destacamos que a relocação está em curso para atendimento das exigências do IBAMA, mas esta área foi devidamente licenciada pelo IPAAM considerando que o local era a antiga estrada e dessa forma já se encontrava degradado e sem cobertura vegetal.

Por fim, destacamos que a empresa está em fase final de remoção do canteiro e, após a desmobilização será realizado o plantio de espécies nativas, conforme consta no Componente Ambiental do Projeto de Engenharia do DNIT.

- Letra C – Canteiro de Obras, Oficina e Posto de Combustível do 6º BEC.

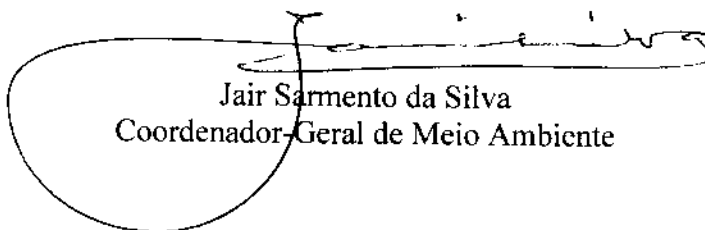
Encaminhamos em anexo a Licença Ambiental de Operação nº 024/10, emitida pelo IPAAM, cujas atividades são de manutenção, reparo e guarda de veículos que fazem parte do canteiro de obras da BR 319.

11/11/11

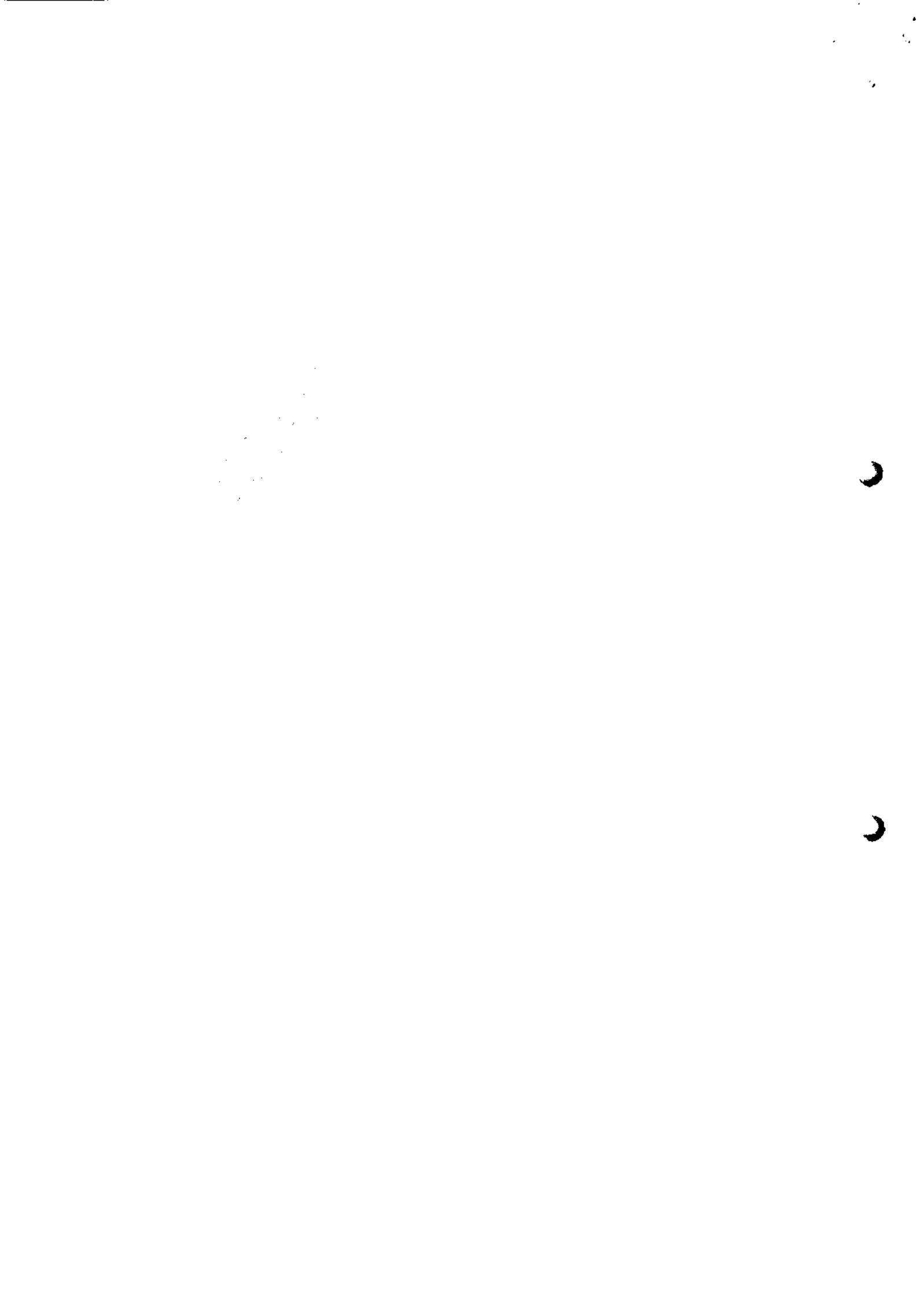


- Letra D – Canteiro de Obras da Empresa TROL ENGENHARIA.
Encaminhamos, em anexo, a Licença de Operação/LO nº 331/09.
 - Letra E – Usina de Asfalto do 5º BEC.
Em anexo, encaminhamos a Licença de Operação/LO nº 5316/NUCOF e a Licença de Operação nº 6195, emitidas pela SEDAM/RO.
2. Colocamo-nos à disposição para esclarecimentos que se façam necessários.

Atenciosamente



Jair Sarmiento da Silva
Coordenador-Geral de Meio Ambiente





Flo: 9017
 Proc: 6862/05
 Data: 2

LICENÇA DE OPERAÇÃO – L.O. Nº 392/06-02

O INSTITUTO DE PROTEÇÃO AMBIENTAL DO AMAZONAS – IPAAM, no uso das atribuições que lhe conferem a Lei nº 1532 de 06 de julho de 1992, o Decreto n.º 10.028 de 04 de fevereiro de 1987, a Lei nº 2.367 de 14 de dezembro de 1995 e o Decreto nº 17.033 de 11 de março de 1996, expede a presente Licença que autoriza a:

INTERESSADO: **Tascon Engenharia Ltda.**

ENDEREÇO PARA CORRESPONDÊNCIA: Qd 4C, B1 K, lote 56, Sala 308, Edifício SIA Center, Bairro SIA Sul, Brasília-DF

CNPJ/CPF: 39.785.563/0003-30

INSCRIÇÃO ESTADUAL:

FONE: (92) 9116-8684

FAX: 2127-9781

REGISTRO NO IPAAM: 1023.2320

PROCESSO Nº: 1044/T/06

ATIVIDADE: Usina de Produção de Concreto Asfáltico

LOCALIZAÇÃO DA ATIVIDADE: Rodovia BR 319, km 106,5 (sentido Manaus/Porto Velho), nas coordenadas geográficas: S 03°46'56,5" e W 60°10'05,4", Castanho-AM.

FINALIDADE: Autorizar a operação de uma usina para produção de concreto asfáltico.

POTENCIAL POLUIDOR/DEGRADADOR: Grande PORTE: Pequeno

PRAZO DE VALIDADE DESTA LICENÇA: 365 dias.

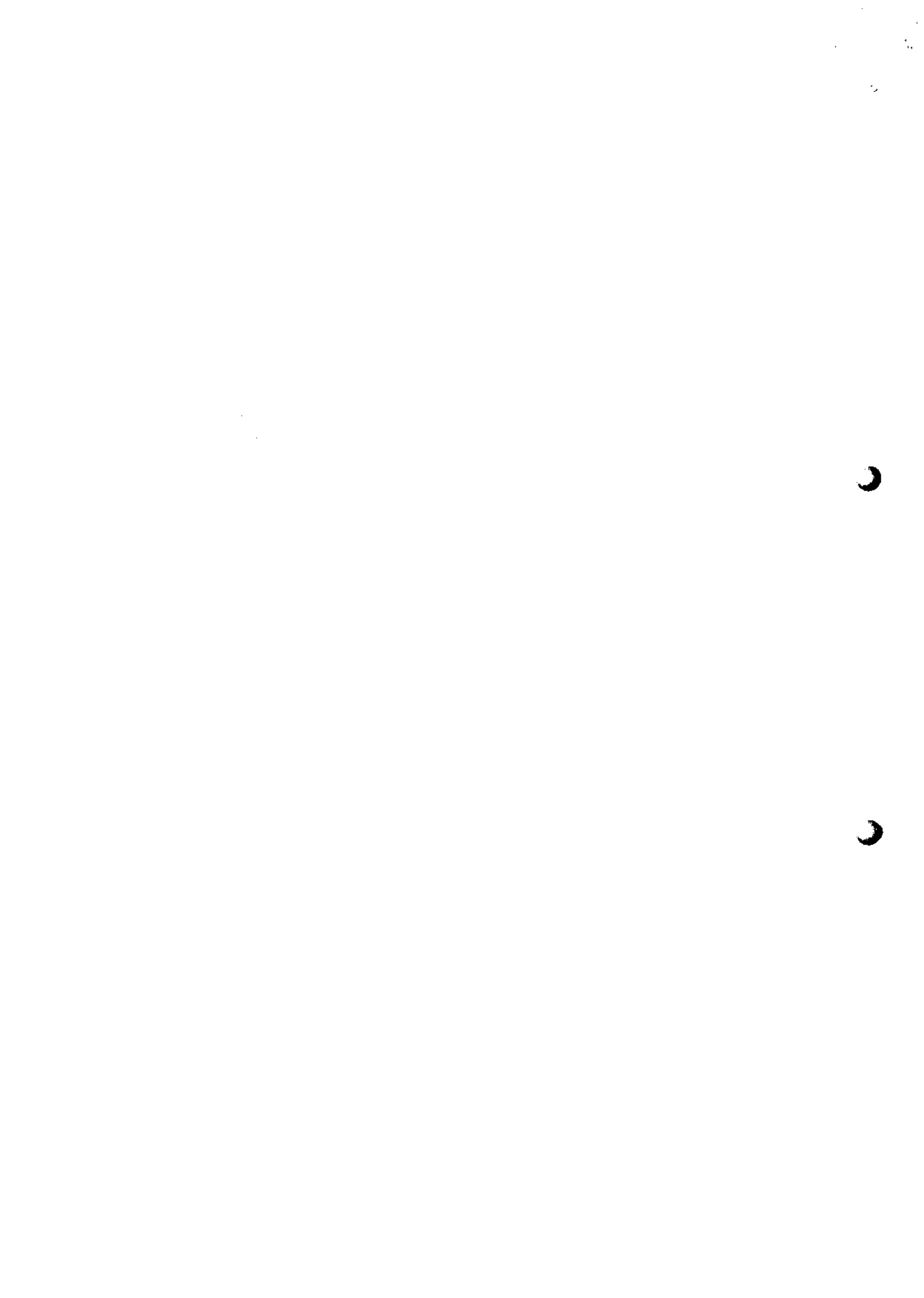
Atenção:

- Esta licença é composta de 13 (treze) restrições e/ou condições constantes no verso, cujo não cumprimento/atendimento sujeitará a sua invalidação e/ou as penalidades previstas em normas.
- Esta licença não comprova nem substitui o documento de propriedade, de posse ou de domínio do imóvel.
- Esta licença deve permanecer na localização da atividade e exposta de forma visível (frente e verso).
- Em caso de reprodução desta, deverá ser de forma integral (frente e verso)

Manaus-AM, 14 OUT 2009

[Assinatura]
Jeú Linhares B. Júnior
 Diretor Técnico

[Assinatura]
Aldenira Rodrigues Queiroz
 Diretora Presidente





4018
6860/09

LICENÇA DE OPERAÇÃO – L.O. Nº 488/08-01

O INSTITUTO DE PROTEÇÃO AMBIENTAL DO AMAZONAS – IPAAM, no uso das atribuições que lhe conferem a Lei nº 1532 de 06 de julho de 1992, o Decreto nº 10.028 de 04 de fevereiro de 1987, a Lei nº 2.367 de 14 de dezembro de 1995 e o Decreto nº 17.033 de 11 de março de 1996, expede a presente Licença que autoriza a:

INTERESSADO: Arteleste Construções Ltda .

ENDEREÇO PARA CORRESPONDÊNCIA: Rua Rio de Janeiro, nº 06, Bairro Águas Belas, São José dos Pinhais-PR.

CNPJ/CPF: 75.911.438/0001-20

INSCRIÇÃO ESTADUAL:

FONE: (41) 3382-2044

FAX:

REGISTRO NO IPAAM: 1023.2319

PROCESSO Nº: 2763/T/08

ATIVIDADE: Usina de Produção de concreto

LOCALIZAÇÃO DA ATIVIDADE: Rodovia BR 319, km 113, Careiro-AM.

FINALIDADE: Autorizar a operação de canteiro de obras e usina de concreto para construção da ponte sobre o Rio Castanho.

POTENCIAL POLUIDOR/DEGRADADOR: Médio

PORTE: Pequeno

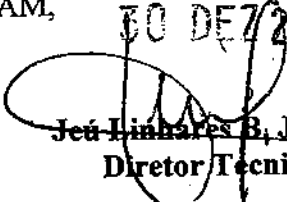
PRAZO DE VALIDADE DESTA LICENÇA: 730 DIAS.


CONDICÃO:

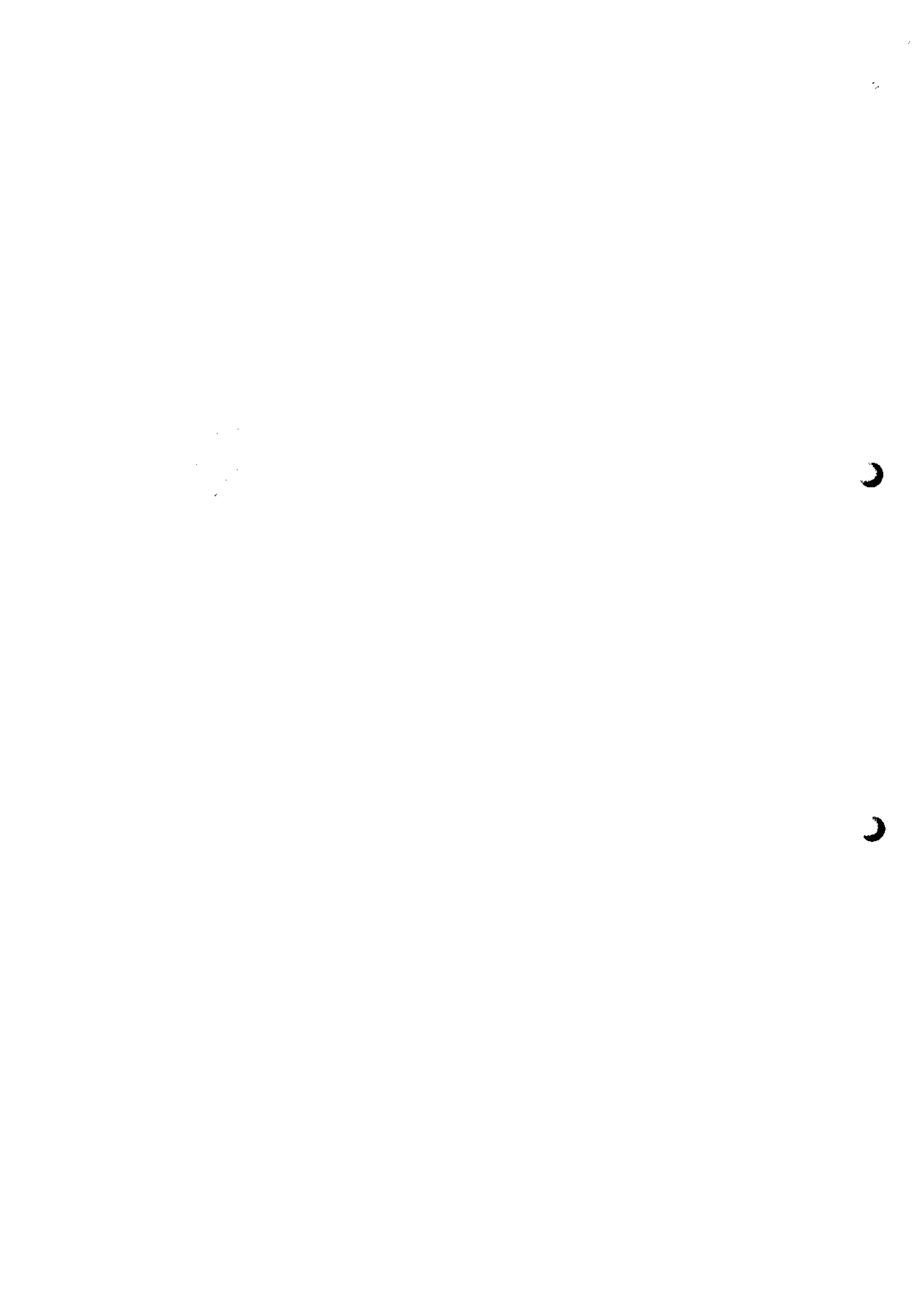
- Esta licença é composta de 09 (nove) restrições e/ou condições constantes no verso, cujo não cumprimento/atendimento sujeitará a sua invalidação e/ou as penalidades previstas em normas.
- Esta licença não comprova nem substitui o documento de propriedade, de posse ou de domínio do imóvel.
- Esta licença deve permanecer na localização da atividade e exposta de forma visível (frente e verso).
- Em caso de reprodução desta, deverá ser de forma integral (frente e verso).

Manaus-AM,

30 DE 7 2009


Jeú Linhares B. Júnior
Diretor Técnico


Aldenira Rodrigues Queiroz
Diretora Presidente



Folha:	4019
Processo:	6862/05
Revisão:	4

RESTRIÇÕES E/OU CONDIÇÕES DE VALIDADE DESTA LICENÇA – LO Nº 488/08-01

1. Esta Licença só terá validade quando publicada em jornal oficial do Município, ou em classificados de periódico regional ou local, de grande circulação, no prazo de até 30 (trinta) dias subsequentes à data de sua concessão, conforme Instrução Normativa IPAAM/P/N.º 003/2003
2. O exemplar da **publicação da Licença**, deve ser encaminhado a este IPAAM, quando da solicitação da **renovação** da mesma.
3. A solicitação da renovação da Licença Ambiental, deverá ser efetuada num prazo mínimo de **60 (sessenta) dias**, antes do vencimento, conforme Instrução Normativa IPAAM/P/N.º 001/2003.
4. A presente Licença está sendo concedida com base nas informações constantes no processo n.º **2763/T/08** e observações *in loco*.
5. Toda e qualquer modificação introduzida no projeto após a emissão da Licença implicará na sua automática invalidação, devendo ser solicitada nova Licença, com ônus para o interessado.
6. Esta Licença é válida apenas para a localização, atividade e finalidade constante na referida licença, devendo o interessado requerer ao IPAAM nova Licença quando houver mudança de qualquer um destes itens ou ampliação.
7. Esta Licença não dispensa e nem substitui nenhum documento exigido pela Legislação Federal Estadual e Municipal
8. Quando da desmobilização do canteiro de obras e da usina de concreto, implementar imediatamente as ações e atividades constantes no Plano de recuperação de Áreas Degradadas –PRAD, conforme estudo ambiental anexado aos autos do processo de licenciamento.
9. A aquisição de matéria prima constituída de substâncias mineral deve ser efetuada através de empresa licenciada e/ou cadastrada para esta finalidade, devendo serem apresentadas notas fiscais de aquisições.





ARTELESTE
CONSTRUÇÕES LTDA.

4020
1860/05

~~Inscrição~~ Senhora Presidente do Instituto de Proteção Ambiental do Estado do Amazonas - IPAAM

Processo nº: 3.147/T/08

1. Identificação:

Inssado: Arteleste Construções Ltda.

CNPJ/CPF: 75.911.438/0001-20

Endereço: Av. Airton Sena

Município: Careiro

Fone/Fax: (92)3362-1857

Inscrição Estadual (SEFAZ-AM): Isento

Bairro: Centro

UF: AM CEP: 69.250-000

Localização da atividade: Canteiro localizado na Avenida Airton Sena, s/n, na cidade do Castanho, município de Careiro AM.

2. Representante Legal:

Nome: Eng.º Civil Cleyder Augusto Razzini. 89.847-D CREA-PR

CPF: 039.690.189-19 CI/RG Nº: 7.306.992-0 Órgão Expedidor: SSP-PR

Endereço: Av. Airton Sena, s/n, Bairro: Centro Município: Careiro UF: AM,

CPF: 69.250-000 Fone/Fax: (92)3362-1857

3. Descrição da atividade (Conforme Lei n.º 3.219, de 28 de dezembro de 2007, Anexo I):

Canteiro de obra para a construção de ponte de concreto, constituídos de usinas de produção de concretos e oficinas para fabricação de formas de madeira.

4. Código da Atividade (deve ser preenchido pelo técnico do PAAM):

5. Objeto do Requerimento:

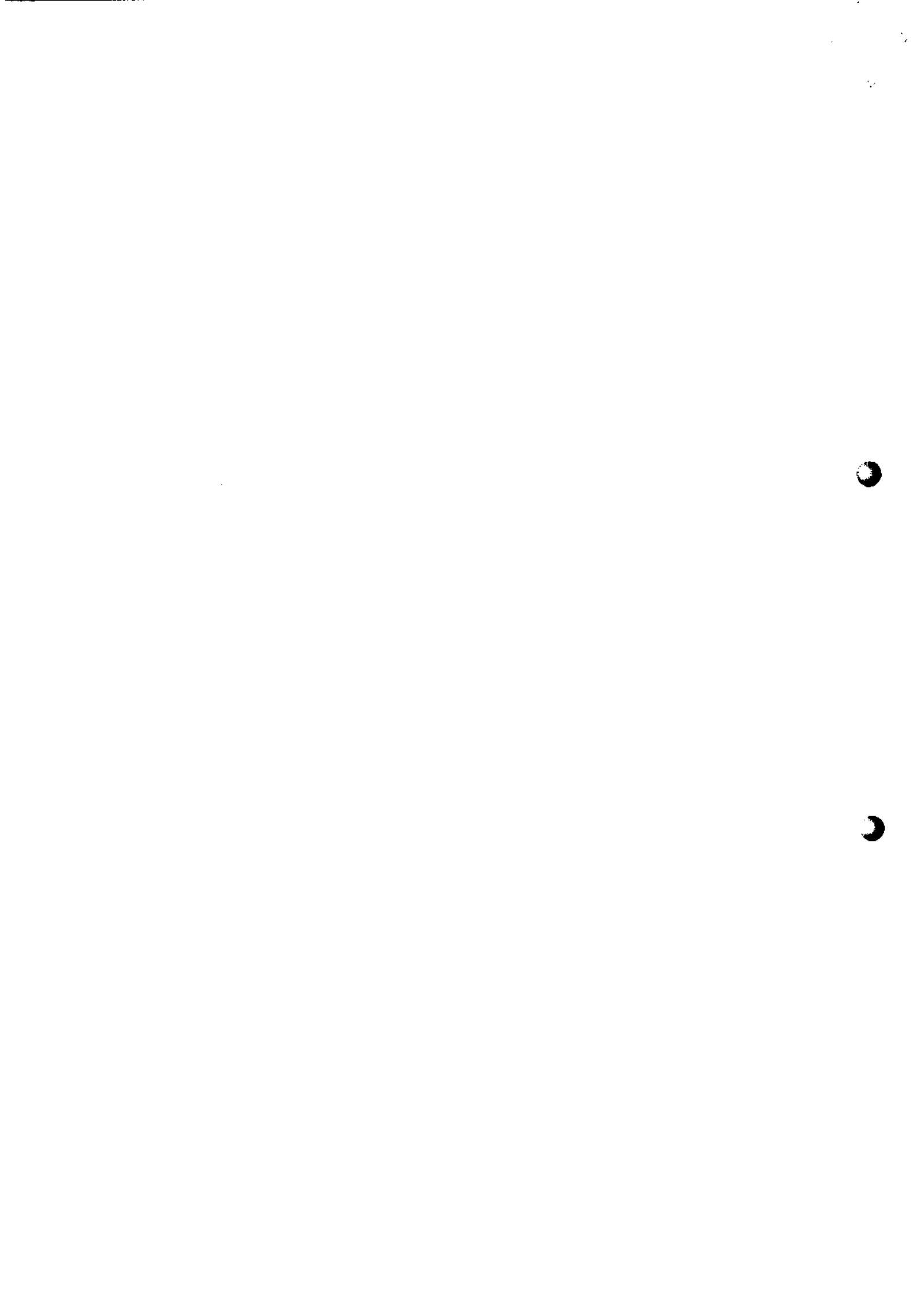
- Inscrição no Sistema Estadual de Licenciamento de Atividades com Potencial de Impacto - SELAPI
- Solicitação de Licença Prévia - LP
- Solicitação de Licença de Instalação - LI ou Renovação da LI N°.....
- Solicitação de Licença de Operação - LO ou Renovação da LO N°.....
- Solicitação de Averbação de Reserva Legal
- Solicitação de Declaração de Inexigibilidade
- Solicitação de Cadastro como Prestador de Serviço na Área Ambiental PF ou PJ Renovação
- Solicitação de Autorização para: Competição Torneio
- Solicitação de Certificado de Registro de Pesca ou Renovação da licença n°.....
- Autorização de Colheita Florestal - ACOF
- Autorização de Transportes de Produtos Florestais - ATPF
- Outros: Retificação da LO N°..487/08, Processo nº: 3.147/T/08

Declaro para os devidos fins que as informações prestadas são verdadeiras, sob pena de responsabilidade civil e criminal.

IPAA 7033/09
Data 29 de 12 de 2009
Responsável

Manaus, AM, 28 de dezembro de 2009

JOÃO BOSCO SOARES
ENG.º FLORESTAL 2.000-D
CREA-AM/RR 2000-D





GOVERNO DO ESTADO DO
AMAZONAS

Fls.: 402
Proc.: 6860/05
Data: 12

LICENÇA DE OPERAÇÃO – L.O. Nº 487/08-01

O INSTITUTO DE PROTEÇÃO AMBIENTAL DO AMAZONAS – IPAAM, no uso das atribuições que lhe conferem a Lei nº 1532 de 06 de julho de 1992, o Decreto n.º 10.028 de 04 de fevereiro de 1987, a Lei nº 2.367 de 14 de dezembro de 1995 e o Decreto nº 17.033 de 11 de março de 1996, expede a presente Licença que autoriza a:

INTERESSADO: Arteleste Construções Ltda .

ENDEREÇO PARA CORRESPONDÊNCIA: Rua Rio de Janeiro, nº 06, Bairro Águas Belas, São José dos Pinhais-PR.

CNPJ/CPF: 75.911.438/0001-20

INSCRIÇÃO ESTADUAL:

FONE: (41) 3382-2044

FAX:

REGISTRO NO IPAAM: 1023.2319

PROCESSO Nº: 3147/T/08

ATIVIDADE: Usina de Produção de concreto

LOCALIZAÇÃO DA ATIVIDADE: Rodovia BR 319, km 177,8, nas coordenadas geográficas: P1 03°49'39,72" S e 60°21'53,89"W, P2 03°49'40,02" S e 60°21'52,89"W, P3 03°49'40,02" S e 60°21'53,51"W, P4 03°49'38,74" S e 60°21'52,51"W, Careiro-AM.

FINALIDADE: Autorizar a operação de canteiro de obras e usina de produção de concreto para construção da ponte sobre o Rio Tupãna.

POTENCIAL POLUIDOR/DEGRADADOR: Médio

PORTE: Pequeno

PRAZO DE VALIDADE DESTA LICENÇA: 730 DIAS.

Atenção:

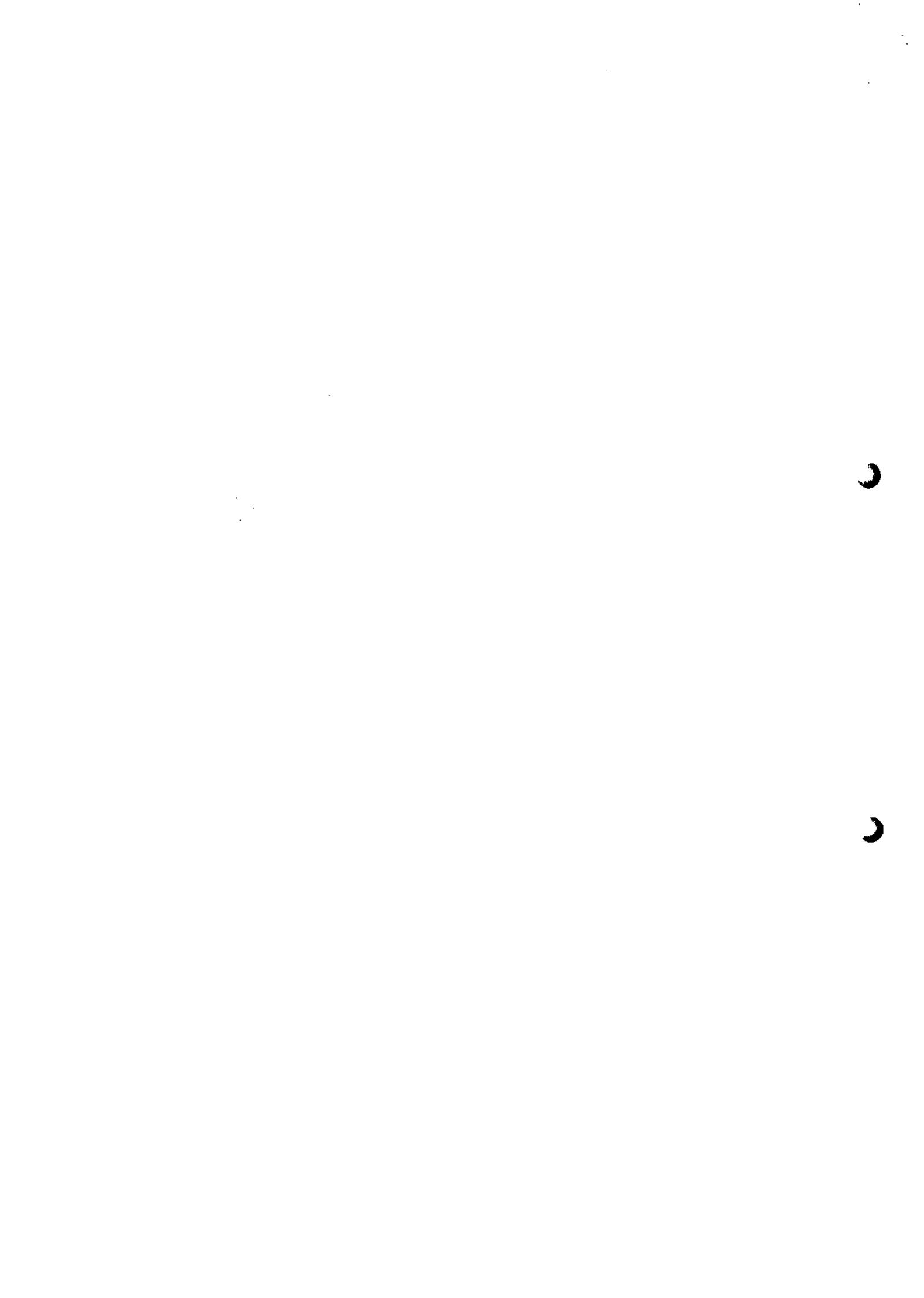
- Esta licença é composta de 09 (nove) restrições e/ou condições constantes no verso, cujo não cumprimento/atendimento sujeitará a sua invalidação e/ou as penalidades previstas em normas.
- Esta licença não comprova nem substitui o documento de propriedade, de posse ou de domínio do imóvel.
- Esta licença deve permanecer na localização da atividade e exposta de forma visível (frente e verso).
- Em caso de reprodução desta, deverá ser de forma integral (frente e verso).

Manaus-AM,

23 OUT/2009

Jeú Linhares B. Júnior
Diretor Técnico

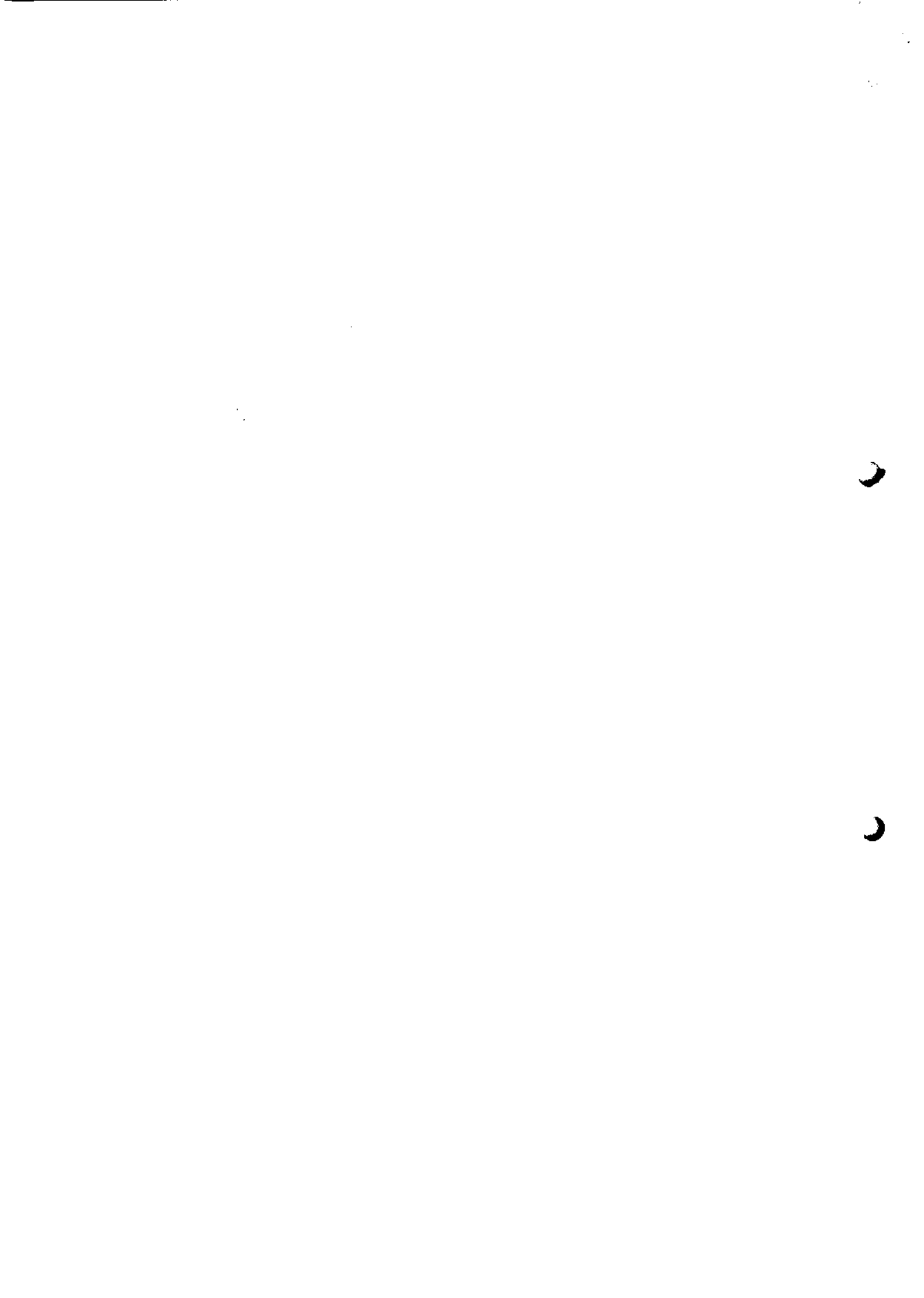
Aldenira Rodrigues Queiroz
Diretora Presidente



Fila: 4022
6869/05
9

RESTRIÇÕES E/OU CONDIÇÕES DE VALIDADE DESTA LICENÇA – LO Nº 487/08-01

1. Esta Licença só terá validade quando publicada em jornal oficial do Município, ou em classificados de periódico regional ou local, de grande circulação, no prazo de até 30 (trinta) dias subsequentes à data de sua concessão, conforme Instrução Normativa IPAAM/P/N.º 003/2003
2. O exemplar da **publicação da Licença**, deve ser encaminhado a este IPAAM, quando da solicitação da **renovação** da mesma.
3. A solicitação da renovação da Licença Ambiental, deverá ser efetuada num prazo mínimo de **60 (sessenta) dias**, antes do vencimento, conforme Instrução Normativa IPAAM/P/N.º 001/2003.
4. A presente Licença está sendo concedida com base nas informações constantes no processo n.º **3147/T/08** e observações *in loco*.
5. Toda e qualquer modificação introduzida no projeto após a emissão da Licença implicará na sua automática invalidação, devendo ser solicitada nova Licença, com ônus para o interessado.
6. Esta Licença é válida apenas para a localização, atividade e finalidade constante na referida licença, devendo o interessado requerer ao IPAAM nova Licença quando houver mudança de qualquer um destes itens ou ampliação.
7. Esta Licença não dispensa e nem substitui nenhum documento exigido pela Legislação Federal Estadual e Municipal
8. Encaminhar a este IPAAM para análise, no prazo de 60 (sessenta) dias o Relatório de Gerenciamento dos Resíduos Sólidos gerados no canteiro de obras e da usina de asfalto, conforme estudo ambiental apresentado.
9. Quando da desmobilização do canteiro de obras e da usina de concreto, implementar as ações e atividades constantes no Plano de Recuperação de Áreas Degradadas – PRAD, do canteiro de obras da ponte e da usina de concreto, conforme estudo apresentado.





IPAAM
Instituto de Proteção Ambiental
do Amazonas

GOVERNO DO ESTADO DO
AMAZONAS

PRO: 4073
DATA: 18/01/05

MODELO PARA PUBLICAÇÃO DE LICENÇAS

CONFORME INSTRUÇÃO NORMATIVA IPAAM/P/N.º 003/2003

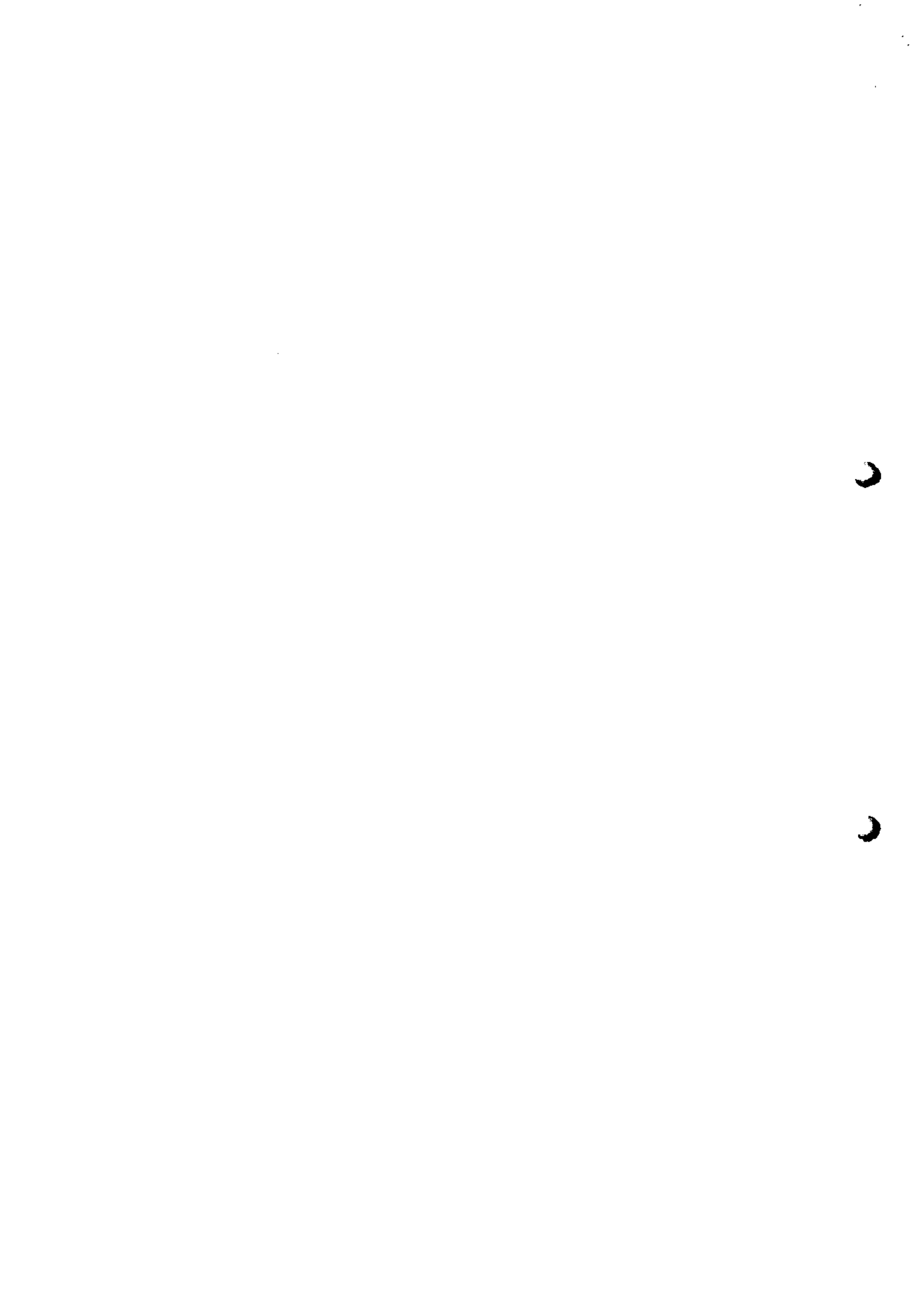
1. Modelo para Publicação de Concessão de Licenças em jornal Oficial do Município, ou em classificados de periódico regional ou local, de grande circulação

Arteleste Construções Ltda. , torna público que recebeu do IPAAM, a Licença de Operação n.º 488/08-01, que autoriza a operação de canteiro de obras e usina de concreto para construção da ponte sobre o Rio Castanho., com validade de **730 dias**, para Usina de Produção de concreto, no Município do Careiro - AM.

NOTA:

A licença só terá validade se:

Publicada em jornal oficial do Município, ou em classificados de periódico regional ou local, no prazo de até 30 (trinta) dias corrido, após a concessão (CONFORME INSTRUÇÃO NORMATIVA IPAAM/P/N.º 003/2003)





ARTELESTE
CONSTRUÇÕES LIMITADA

9024
6860/05
6

Careiro-AM, 01 de Fevereiro de 2010.

Ao
2º GPTO. De Engenharia de Construção
At.: Senhor Comandante do 2º Grupamento de Engenharia

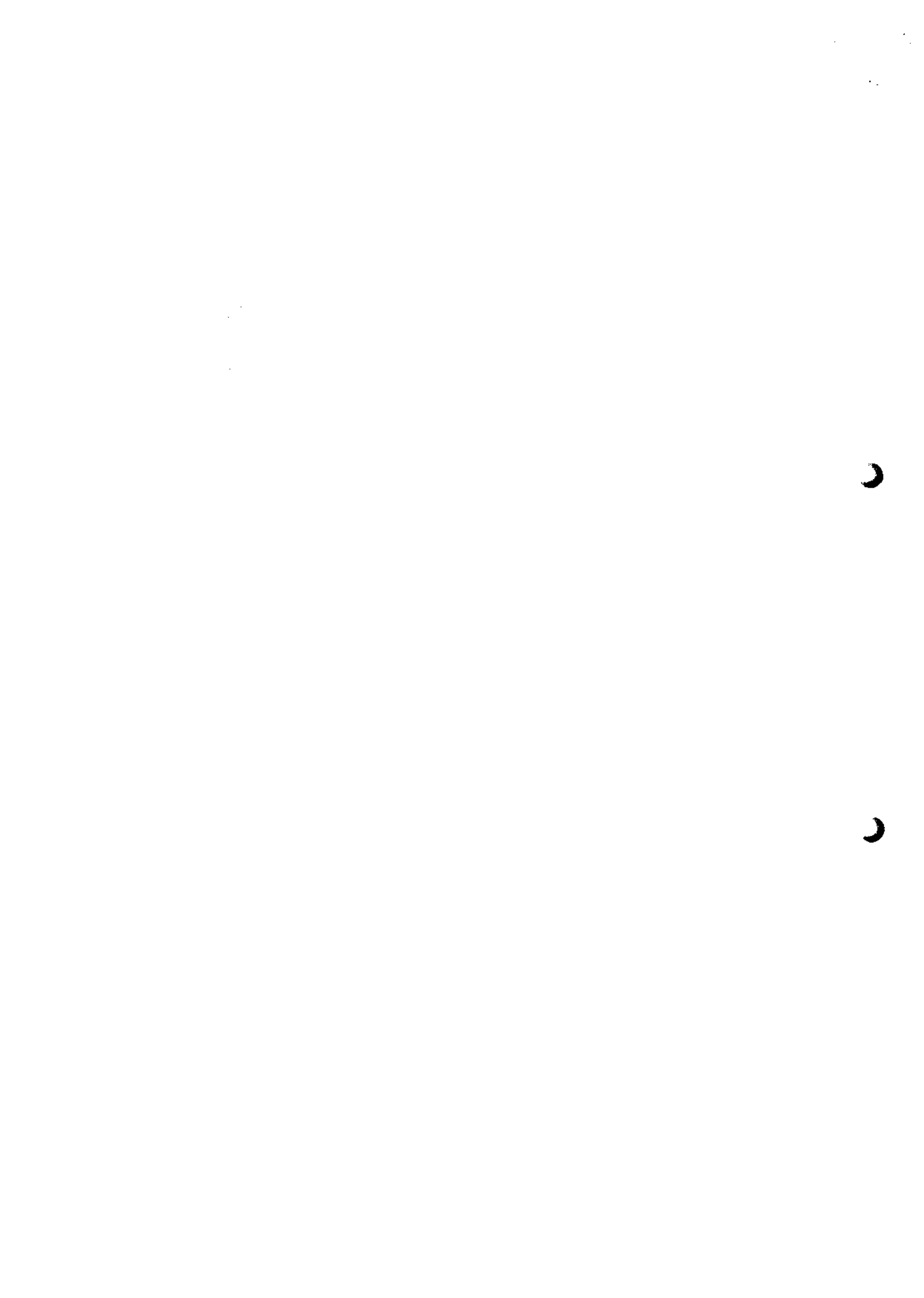
Ref.: Resposta ao Ofício 1159 – COE.SSA

Prezado Senhor:

Venho através desta, prestar esclarecimento a V.s^a, a respeito das melhorias e mudanças que devem ser executadas nos canteiros de Obra das Pontes sobre o Rio Castanho e Tupãna.

Em resposta ao parágrafo 41 do Relatório de Vistoria do IBAMA referente ao Canteiro de Obras da Ponte sobre o Rio Castanho, que diz "... Como fator de preocupação está o depósito inadequado de produtos químicos na área do canteiro, em local a céu aberto e sem piso impermeabilizado (está com rachaduras), o que deverá ser corrigido pela empreiteira...", a empresa ARTELESTE CONSTRUÇÕES LTDA já corrigiu este problema fazendo uma cobertura para o local e reparando as rachaduras no piso, conforme pode ser observado no relatório fotográfico em anexo.

Em resposta ao parágrafo 46 do Relatório de Vistoria do IBAMA referente ao Canteiro de Obras da Ponte sobre o Rio Tupãna, que diz "... o canteiro-de-obras está localizado na APP - Área de Preservação Permanente do rio Tupãna, situação esta que, além de haver uma restrição legal à ocupação da área, foi proibida pela Condicionante 2.5 da





ARTELESTE
CONSTRUÇÕES LIMITADA

Fls.:	4025
Proc.:	6860/05
Ass.:	h.

Licença de Instalação do IBAMA, e assim, deverá haver relocação imediata do canteiro para área fora da APP do rio...”, a empresa ARTELESTE CONSTRUÇÕES LTDA fez a desmobilização do alojamento, refeitório, marcenaria, almoxarifado e escritórios do antigo canteiro de obras, conforme pode ser observado no relatório fotográfico em anexo. Não foi executado a desmobilização da usina de concreto, pois não há espaço físico desmatado, que seja suficiente para a instalação da usina de concreto. Seria necessário, portanto, que houvesse um limpeza de uma área de 800 m2 para a instalação da usina de concreto e para estoque dos insumos como areia e brita. No entendimento da empresa ARTELESTE CONSTRUÇÕES LTDA, esta limpeza para a construção da nova usina de concreto irá ocasionar um impacto ambiental maior, pois iríamos desmatar uma área intacta . Sendo assim, gostaria de solicitar ao 2º Grupamento de Engenharia, que verificasse junto aos órgãos competentes a manutenção da usina de concreto em seu local atual. Gostaria também de ressaltar que no local, após o término dos serviços de execução da Ponte, será feito um trabalho de recuperação no local, conforme o PRAD – Plano de Recuperação de Área Degradada – aprovado pelo IPAAM(em anexo).

Em resposta ao parágrafo 49 do Relatório de Vistoria do IBAMA referente ao Canteiro de Obras da Ponte sobre o Rio Tupãna, que diz "... A gestão de resíduos não está sendo adequadamente conduzida pela empreiteira, visto que não há separação dos vários tipos de resíduos no canteiro, bem como constatada uma área chamada de "bota-fora provisório" para restos de concreto, que não apresenta condições para contenção e para evitar que o concreto despejado escorra para fora do canteiro. Para este bota-fora de concreto deverá ser construído um muro de contenção, que minimize esse espalhamento do concreto e permita o recolhimento posterior pela empreiteira, para destinação adequada...", a empresa ARTELESTE CONSTRUÇÕES LTDA já executou o muro de





ARTELESTE
CONSTRUÇÕES LIMITADA

4026
6860/05
4

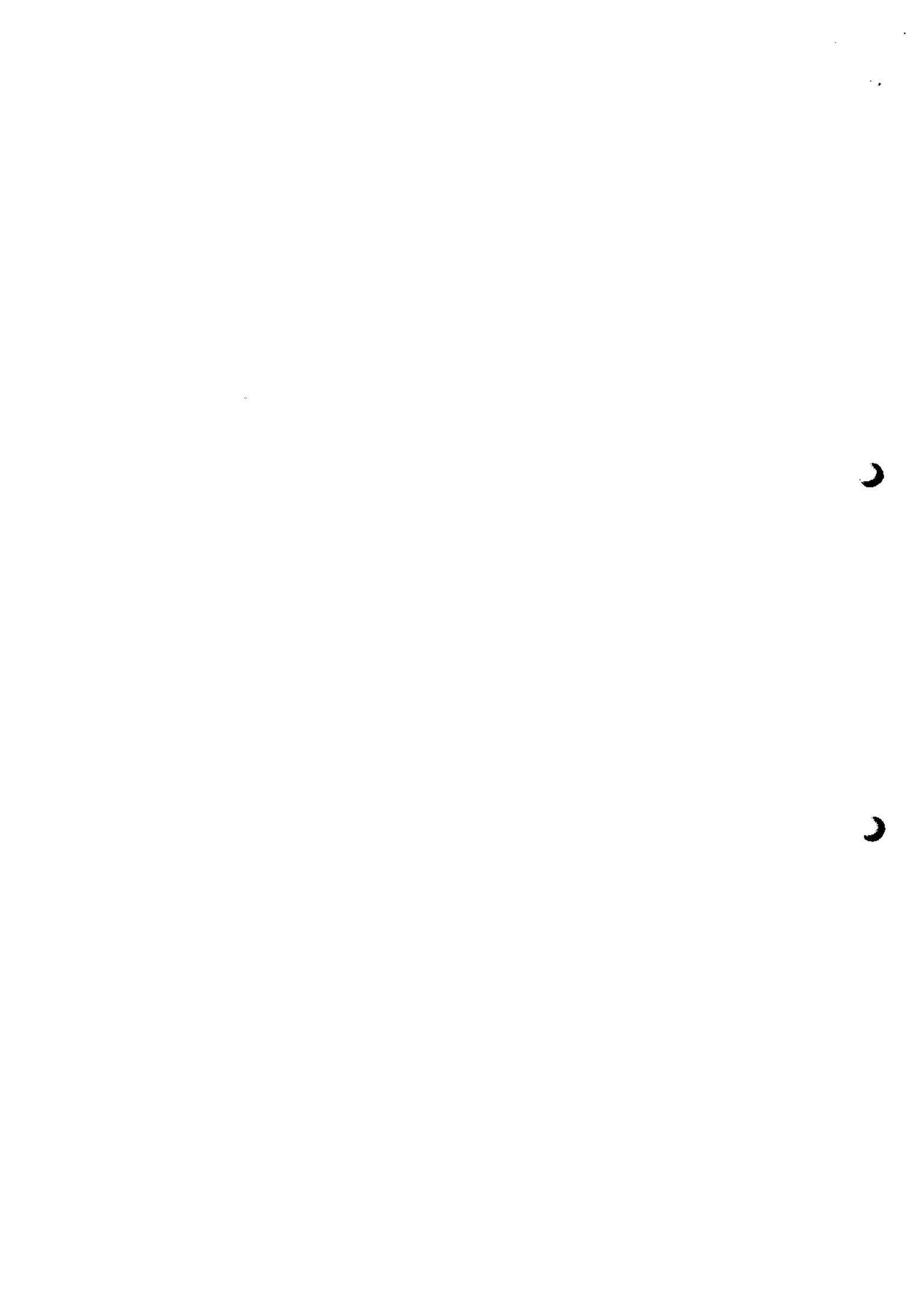
contenção no "bota-fora provisório". Sobre a gestão de resíduos sólidos, este vem sendo cumprido rigorosamente pela empresa, sendo que todos os restos de materiais como aço, madeira e papel são colocados em baias dispostas dentro do canteiro de obras e que após estarem cheias, são esvaziadas e os restos dos materiais levados para o "lixão" da cidade do Careiro Castanho-AM, no qual a empresa ARTELESTE CONSTRUÇÕES LTDA tem autorização para levar e despejar todo o lixo proveniente das obras.

Sendo só o que nos apresenta para o momento, subscrevemo-nos.

Atenciosamente



Cleyder Augusto Bondan Razzini
Engenheiro Civil
RG. 7.306.992-0
CPF. 039.690.189-19
CREA: 89.847/D



Fis: 4027
Proc: 6860/05
R. 1

PONTE SOBRE O RIO TUPANA
MELHORIAS EXECUTADAS NO CANTEIRO DE OBRAS

1 - Construção de mureta de contenção, para minimizar o espalhamento do concreto, permitindo o recolhimento posterior do material.



2 - Retirada das madeiras da antiga ponte, conforme PRP (Programa de Remoção das Pontes de Madeira).



3 - Local de armazenagem temporário de derivados de petróleo, contando com caixa de areia para minimizar possíveis derrames.



4 - Remoção do canteiro de obras da Área de Preservação Permanente do rio Tupana para nova área com pelo menos 200m de distância do nível máximo alcançado no último ano.



Desmontagem do antigo canteiro



Nova localização do canteiro de obras (alojamento e usina de concreto)



Construção do canteiro de obras em nova localidade



PONTE SOBRE O RIO CASTANHO
MELHORIAS EXECUTADAS NO CANTEIRO DE OBRAS

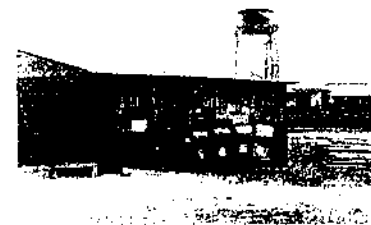
1 - Construção de depósito coberto, impermeabilizado e com mureta de contenção de produtos químicos no canteiro de obra.



2 - Local de armazenagem temporário de produtos químicos, contando com caixa de areia para minimizar possíveis derrames.



3 - Aumento de dispositivos de coleta seletiva no canteiro da obra e próximo a construção da ponte.







4029
6860/05
4

LICENÇA DE OPERAÇÃO – L.O. Nº 024/10

O INSTITUTO DE PROTEÇÃO AMBIENTAL DO AMAZONAS – IPAAM, no uso das atribuições que lhe conferem a Lei nº 1532 de 06 de julho de 1992, o Decreto nº 10.028 de 04 de fevereiro de 1987, a Lei nº 2.367 de 14 de dezembro de 1995 e o Decreto nº 17.033 de 11 de março de 1996, expede a presente Licença que autoriza a:

INTERESSADO: 6º Batalhão de Engenharia de Construção.

ENDEREÇO PARA CORRESPONDÊNCIA: Av. Ene Garcez, nº 1037, Boa Vista - RR.

CNPJ/CPF: 07.534.932/0001-63

INSCRIÇÃO ESTADUAL:

FONE: (95) 3621-3220

FAX: (95) 3621-3230

REGISTRO NO IPAAM: 1003.2204

PROCESSO Nº: 2057/T/09

ATIVIDADE: Manutenção, reparo e guarda de veículos de transporte rodoviário.

LOCALIZAÇÃO DA ATIVIDADE: Margem direita da BR 319, km 215,5, sentido Manaus/Porto Velho, Canteiro de Obras do 6º BEC, Beruri-AM.

FINALIDADE: Autorizar a operação das atividades de manutenção, reparo e guarda de veículos de transporte rodoviário, em uma área de 3.291.000m² e perímetro de 272.8373m, como parte do canteiro de obras de restauração, pavimentação e melhoramento da BR 319/AM.

POTENCIAL POLUIDOR/DEGRADADOR: Médio

PORTE: Médio

PRAZO DE VALIDADE DESTA LICENÇA: 365 DIAS.

Atenção:

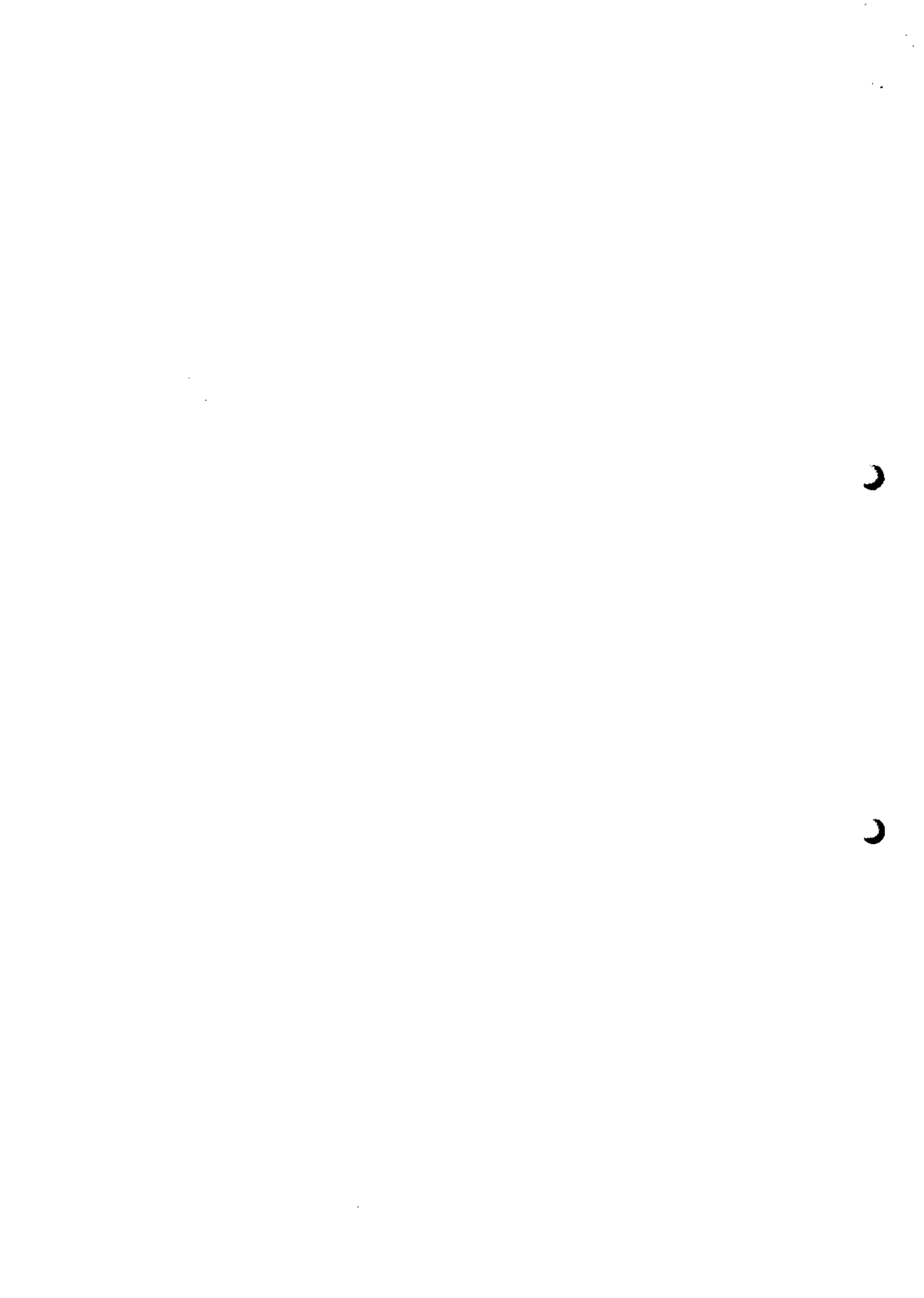
- Esta licença é composta de 11 (onze) restrições e/ou condições constantes no verso, cujo não cumprimento/atendimento sujeitará a sua invalidação e/ou as penalidades previstas em normas.
- Esta licença não comprova nem substitui o documento de propriedade, de posse ou de domínio do imóvel.
- Esta licença deve permanecer na localização da atividade e exposta de forma visível (frente e verso).
- Em caso de reprodução desta, deverá ser de forma integral (frente e verso)

Manaus-AM,

27 JAN 2010

Jeú Linhares B. Júnior
Diretor Técnico

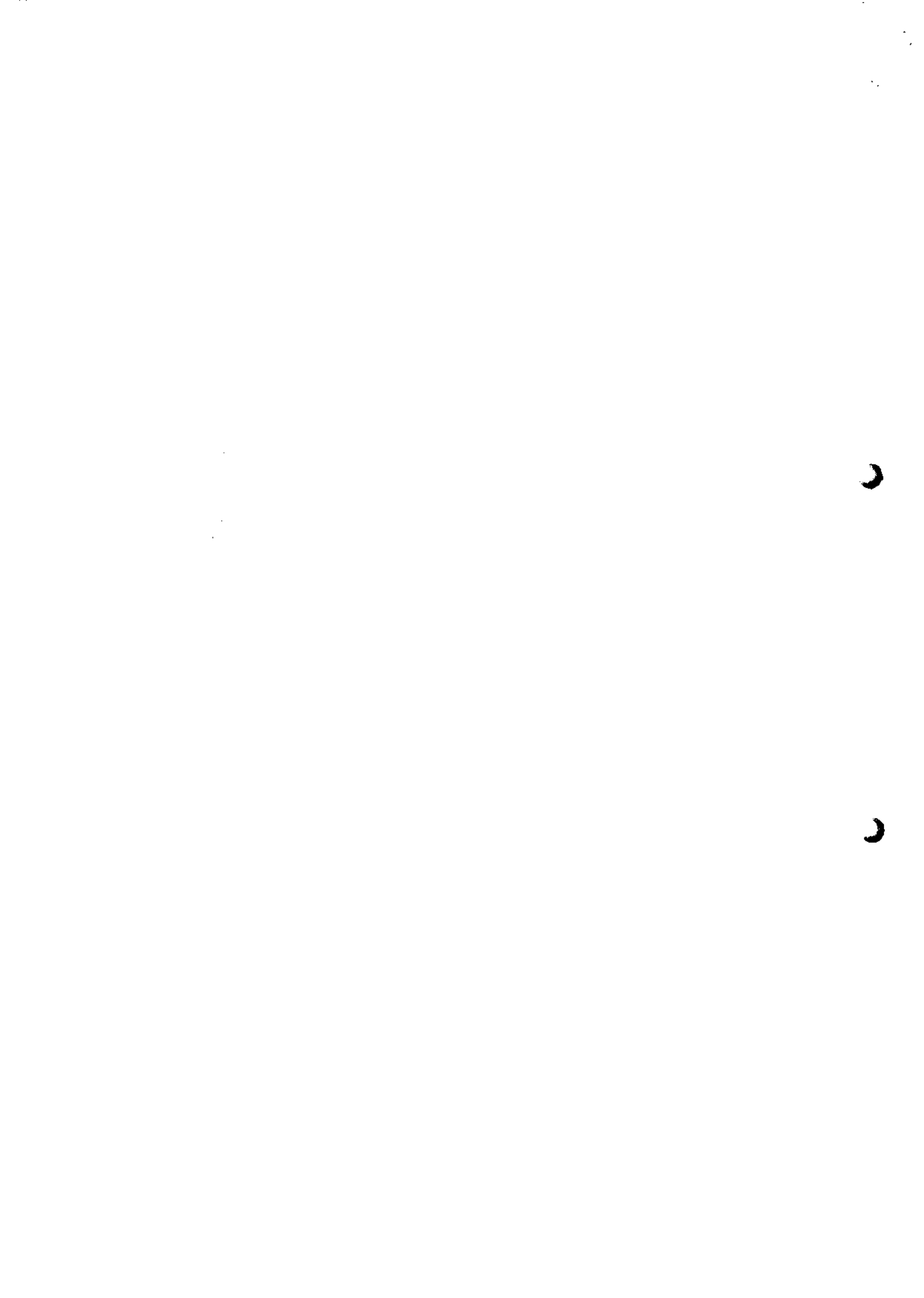
Aldenira Rodrigues Queiroz
Diretora Presidente



Fis:	4030
Process:	6860/05
Outros:	6

RESTRICÇÕES E/OU CONDIÇÕES DE VALIDADE DESTA LICENÇA – LO Nº 024/10

1. Esta Licença só terá validade quando publicada em jornal oficial do Município, ou em classificados de periódico regional ou local, de grande circulação, no prazo de até 30 (trinta) dias subsequentes à data de sua concessão, conforme Instrução Normativa IPAAM/P/N.º 003/2003
2. O exemplar da publicação da Licença, deve ser encaminhado a este IPAAM, quando da solicitação da renovação da mesma.
3. A solicitação da renovação da Licença Ambiental, deverá ser efetuada num prazo mínimo de 60 (sessenta) dias, antes do vencimento, conforme Instrução Normativa IPAAM/P/N.º 001/2003.
4. A presente Licença está sendo concedida com base nas informações constantes no processo n.º 2057/T/09 e observações *in loco*.
5. Toda e qualquer modificação introduzida no projeto após a emissão da Licença implicará na sua automática invalidação, devendo ser solicitada nova Licença, com ônus para o interessado.
6. Esta Licença é válida apenas para a localização, atividade e finalidade constante na referida licença, devendo o interessado requerer ao IPAAM nova Licença quando houver mudança de qualquer um destes itens ou ampliação.
7. Esta Licença não dispensa e nem substitui nenhum documento exigido pela Legislação Federal Estadual e Municipal.
8. É expressamente proibida a queima e deposição inadequada de resíduos de qualquer natureza, devendo os mesmos ser acondicionados e direcionados a local ambientalmente adequado.
9. Proteger o solo da contaminação por substâncias tóxicas (combustíveis, óleos e graxas, tintas e outros).
10. Quando do término das obras, apresentar Plano de Desmobilização, acompanhado de cronograma físico de execução.
11. Realizar monitoramento do efluente proveniente do Sistema Separador Água Óleo – SAO, com periodicidade semestral, por meio de laudo analítico, realizado por laboratório licenciado e cadastrado neste IPAAM, devendo priorizar no mínimo os seguintes parâmetros para análise: pH, óleos e graxas, índice de fenóis, materiais sedimentáveis e sólidos dissolvidos, devendo os resultados ser encaminhado a este Instituto.





João Paulo

4031
6860/05
b

MINISTÉRIO DA DEFESA
EXÉRCITO BRASILEIRO
CMA - 2º Gpt E
6º BATALHÃO DE ENGENHARIA DE CONSTRUÇÃO
(1ª Cia Esp E Cnst/1967)
"BATALHÃO SIMÓN BOLÍVAR"

Boa Vista, 28 de abril de 2009

Requerimento nº 007

Do Comandante Destacamento do 6º Batalhão de Engenharia de Construção

Ao Ilustríssimo Senhor Presidente do Instituto de Proteção Ambiental do Estado do Amazonas - IPAAM

Objeto: Inscrição no SELAPI

Alba

Processo nº:

1. Identificação:

Interessado: 6º Batalhão de Engenharia de Construção
CNPJ/CPF: 07.534.932/0001 Inscrição Estadual (SEFAZ-AM). Isento
Endereço: Av. Cap. Ene Garcez, Nº 1037
Bairro: Mecejana Município: Boa Vista UF: RR
CEP: 69304-000 Fone/Fax: (95) 3621-3220/3621-3230
Localização da atividade: Rodovia BR-319/AM, Km 215,5- lado direito.

2. Representante Legal:

Nome: Wagner Fernandes dos Santos CPF: 616.628.443-87
CIRG Nº: 101071314-5 Órgão Expedidor: M.DEF.
Endereço residencial: Av. Cap. Ene Garcez, 1171, Vila dos Oficiais do 6º BEC
Bairro: Mecejana
Município: Boa Vista UF: RR CEP: 69304-000 Fone/Fax: (95) 3621-3220/3621-3230

3. Descrição da atividade

Funcionamento da área de manutenção, a fim de servir como lavagem, lubrificação e mecânica, que executará a obra de Melhoria e Pavimentação da rodovia BR-319/AM, segmento entre o km-198,2 e km-250

3.1. Código da Atividade:

4. Objeto do Requerimento:

- Inscrição no Sistema Estadual de Licenciamento de Atividades com Potencial de Impacto - SELAPI
- Solicitação de Licença Prévia - LP
- Solicitação de Licença de Instalação - LI ou Renovação da LI Nº
- Solicitação de Licença de Operação - LO ou Renovação da LO Nº
- Solicitação de Averbação de Reserva Legal
- Solicitação de Declaração de Inexigibilidade



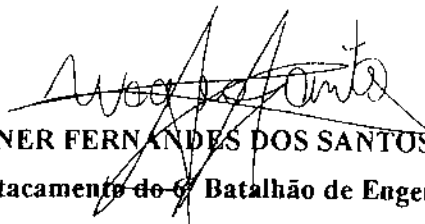
FOLHA	4032
FOLHA	1860/05
	4

(Continuação do Requerimento nº 007 ao Ilustríssimo Sr. Presidente do IPAAM, de 28/04/09fl. 02*)

- () Solicitação de Cadastro como Prestador de Serviço na Área Ambiental ()PF ou () PJ
- () Solicitação de Autorização para: () Competição () Torneio
- () Solicitação de Certificado de Registro de Pesca ou () Renovação da licença nº.
- () Autorização de Colheita Florestal --ACOF
- () Autorização de Transportes de Produtos Florestais - ATPF
- () Outros (descrever):

Para tanto, estamos encaminhando Guia de Recolhimento quitada referente à taxa de expediente, e documento(s) anexo(s).

Declaro para os devidos fins que as informações prestadas são verdadeiras, sob pena de responsabilidade civil e criminal.



WAGNER FERNANDES DOS SANTOS - Capitão
Comandante Destacamento do 6º Batalhão de Engenharia de Construção



FILE: 4033
6860/25



LICENÇA DE OPERAÇÃO - L.O. Nº 331/09

O INSTITUTO DE PROTEÇÃO AMBIENTAL DO ESTADO DO AMAZONAS - IPAAAM, no uso das atribuições que lhe conferem a Lei nº 1532 de 06 de julho de 1992, o Decreto nº 10.028 de 04 de fevereiro de 1987, a Lei nº 2.367 de 14 de dezembro de 1995 e o Decreto nº 17.033 de 11 de março de 1996, expede a presente Licença que autoriza a:

INTERESSADO: Técnica Rondônia de Obras - TROL.

ENDEREÇO PARA CORRESPONDÊNCIA: Rua Dom Pedro II, nº 637, Sala 1.107, Centro, CEP/VA, Porto Velho-RO

CNPJ/CPF: 03.687.657/0001-67

INSCRIÇÃO ESTADUAL: 04.128.934-0

PHONE: (69) 3223-2600

FAX:

REGISTRO NO IPAAAM: 0602.2311

PROCESSO Nº: 1008/T/09

ATIVIDADE: Construção Civil

LOCALIZAÇÃO DA ATIVIDADE: Rocovia BR 319, km 070, Município de Canutama-AM

FINALIDADE: Autorizar a operação de infraestrutura (canteiro de obras) para recuperação e alargamento de pontes da BR 319, entre os km's 708 ao km 849,9, sentido Porto Velho-RO a Humaitá-AM.

POTENCIAL POLUIDOR/DEGRADADOR: Grande

PORTE: Pequeno

PRAZO DE VALIDADE DESTA LICENÇA: 365 dias.

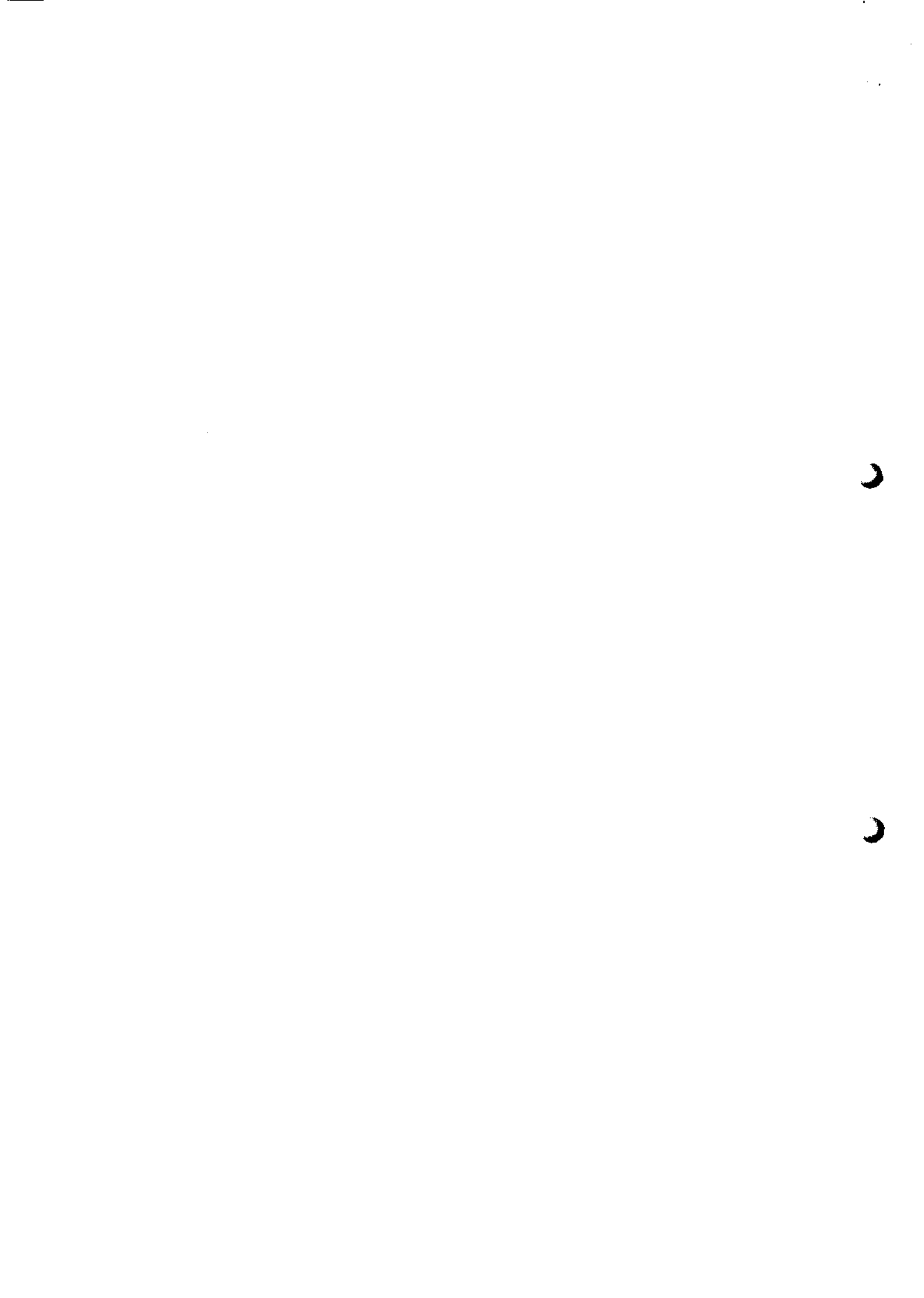
Atenção:

- Esta licença é composta de 04 (quatro) restrições e/ou condições constantes no verso, cujo não cumprimento/atendimento sujeitará a sua invalidação e/ou as penalidades previstas em normas.
- Esta licença não comprova nem substitui o documento de propriedade, de posse ou de domínio do imóvel.
- Esta licença deve permanecer na localização da atividade e exposta de forma visível (frente e verso).
- Em caso de reprodução desta, deverá ser de forma integral (frente e verso)

Manaus-AM, 16 JUL 2009

João Paulo V. de Oliveira
Assessor, no exercício da Diretoria Técnica

Aidenira Rodrigues Queiroz
Diretora Técnica,
no exercício da Presidência

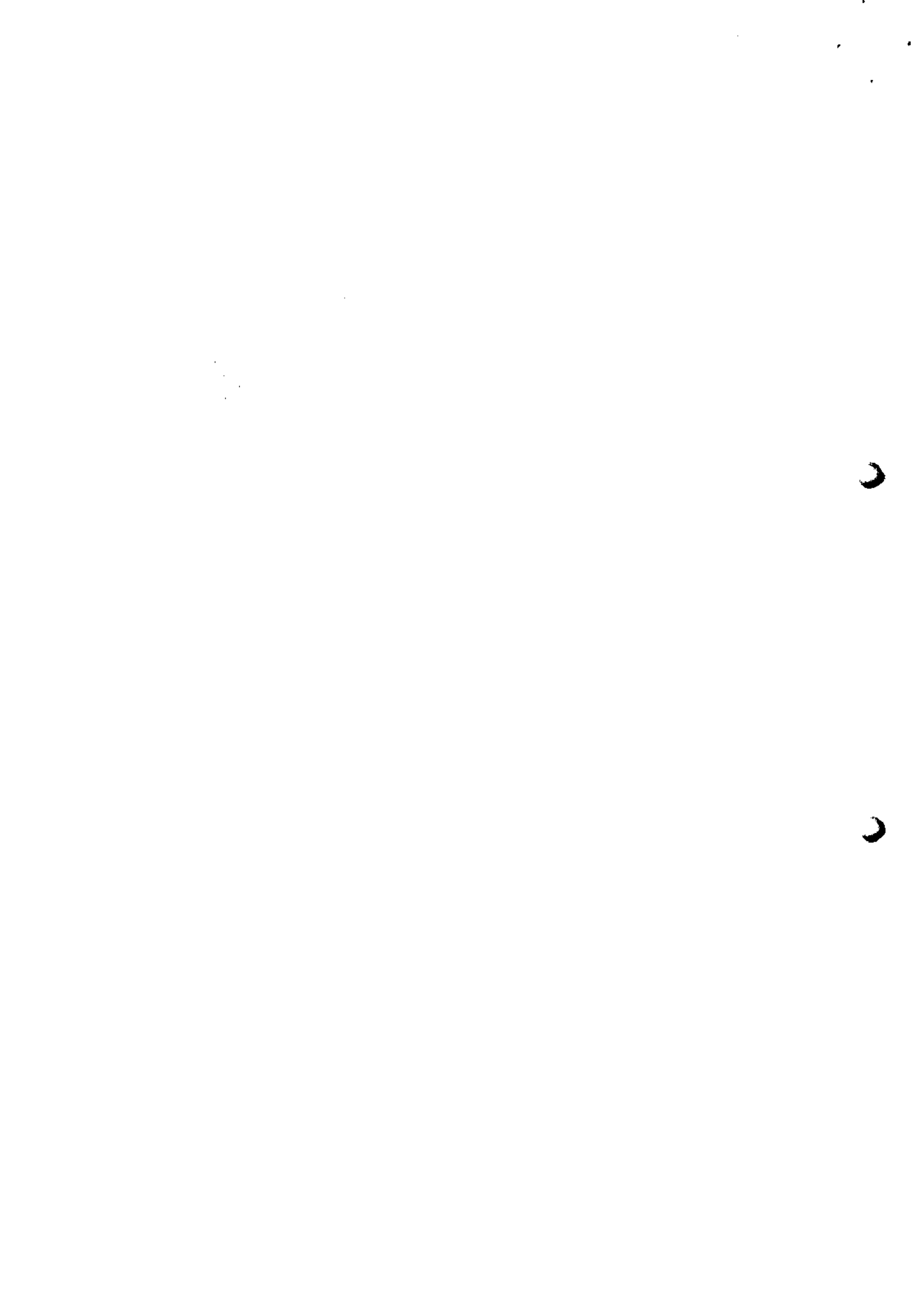


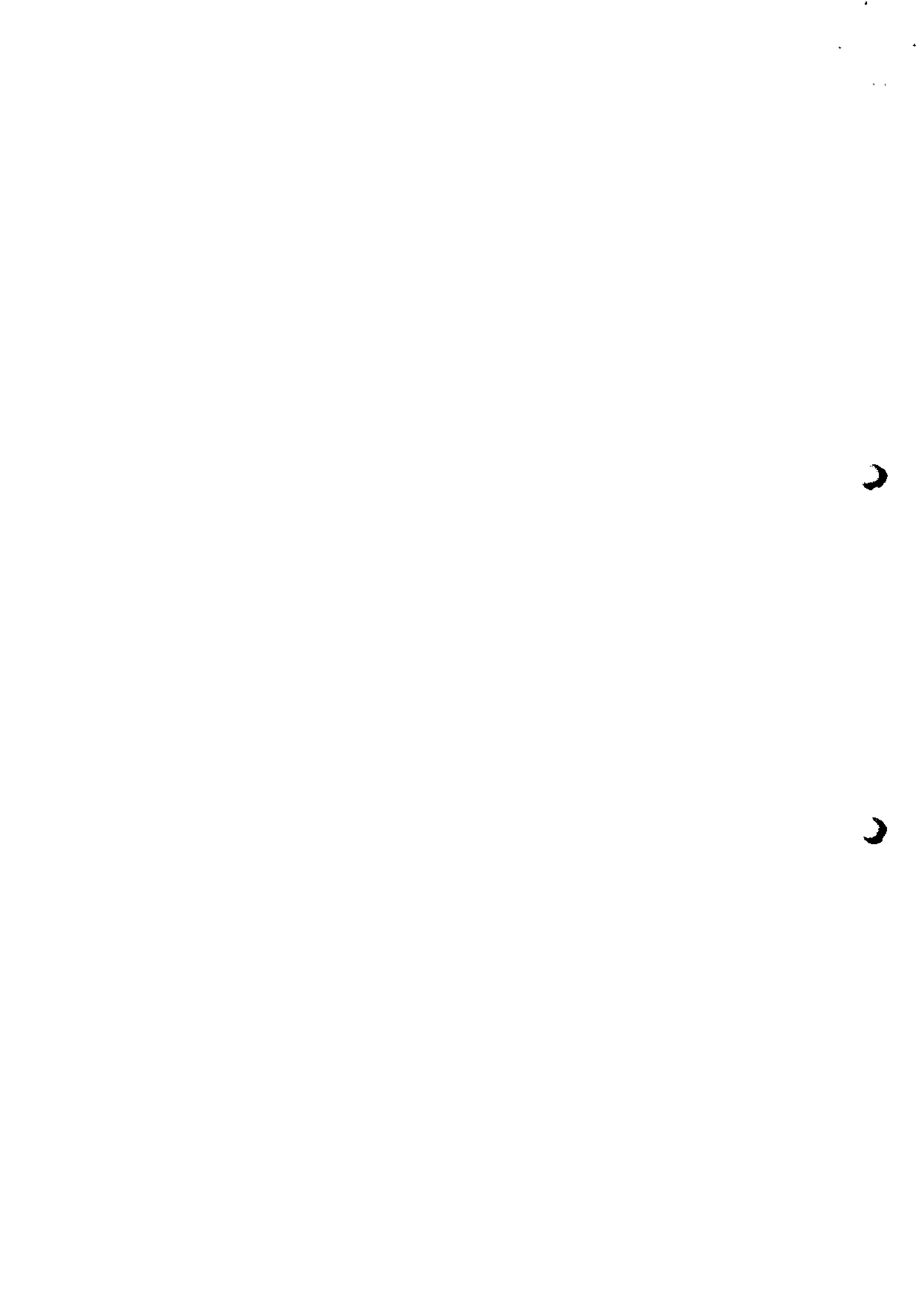
Fis.: 4034
Fls.: 1510/09
DATA: 4

RESTRICÇÕES E/OU CONDIÇÕES DE VALIDADE DESTA LICENÇA – LO Nº 331/09

1. Esta Licença só terá validade quando publicada em jornal oficial do Município, ou em classificados de periódico regional ou local, de grande circulação, no prazo de até 30 (trinta) dias subsequentes à data de sua concessão, conforme Instrução Normativa IPAAM/P/Nº 003/2003
2. O exemplar da publicação da Licença, deve ser encaminhado a este IPAAM, quando da solicitação da renovação da mesma.
3. A solicitação da renovação da Licença Ambiental, deverá ser efetuada num prazo mínimo de 60 (sessenta) dias, antes do vencimento, conforme Instrução Normativa IPAAM/P/Nº 001/2003.
4. A presente Licença está sendo concedida com base nas informações constantes no processo nº 1008/T/09 e observações *in loco*.
5. Toda e qualquer modificação introduzida no projeto após a emissão da Licença implicará na sua automática invalidação, devendo ser solicitada nova Licença, com ônus para o interessado.
6. Esta Licença é válida apenas para a localização, atividade e finalidade constante na referida licença, devendo o interessado requerer ao IPAAM nova Licença quando houver mudança de qualquer um destes itens ou ampliação.
7. Esta Licença não dispensa e nem substitui nenhum documento exigido pela Legislação Federal Estadual e Municipal.
8. As substâncias minerais de uso imediato (pedra, areia e barro), devem ser fornecidas por empresas devidamente licenciadas por este IPAAM, para esta finalidade.
9. Encaminhar semestralmente ao IPAAM, planilha de acompanhamento de Plano de Gestão de Resíduos Sólidos – PGRS.









MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE
INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATUR
Superintendência do IBAMA no Estado do Paraná
Núcleo de Licenciamento Ambiental

Fis.: 4037
Proc.: 6860/05

PROTOCOLO/IBAMA

DILIC

Nº: 1.551

DATA: 03/08/10

RECEBIDO:

MEMO nº 025/2010-NLA/SUPES-PR/IBAMA

Curitiba, 26 de fevereiro de 2009

A Coordenadora de Transportes - COTRA/CGTMO/DILIC/IBAMA
Sra. Tatiana Veil de Souza

Assunto: retorno de documento para anexação ao processo 02001-006860/2005-95.

Senhora Coordenadora,

Cumprimentando-a, venho devolver o documento enviado pelo MEMO 032/2010/COTRA/CGTMO/DILIC/IBAMA, referente à resposta da empresa ARTELESTE CONSTRUÇÕES LTDA para Ofício enviado pela DILIC em novembro de 2009, e que deve ser anexado ao processo 02001.006860/2005-95 localizado nessa Coordenação de Transportes.

Lembro que as informações transcritas nesse documento foram incorporadas em Nota Técnica em elaboração sobre o atendimento por parte do DNIT e empreiteiras do Termo de Acordo e Compromissó da rodovia BR-319.

Atenciosamente.

Wanderlei Reinecke

Analista Ambiental - NLA/SUPES/IBAMA-PR

A COTRA
em 26/02/10
↑

A COTM

P' providencia
5.3.10



Ao Analista
Diego

para providencias

9/3/2010
Tatiana Vaz



SERVICÓ PÚBLICO FEDERAL
INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NAT
SUPERINTENDÊNCIA DO ESTADO DO AMAZONA:
 FAX Nº (092) 3613-3095 - Tel.: (092) 3613-3277/30880/30883/3093/309.
 Rua Ministro João Gonçalves de Souza, s/nº, BR-319, Km 01
 Distrito Industrial - Manaus / AM - CEP: 69.075-830

Fis.: 4038
 Proc.: 6860/05
 6

PROCOLO IBAMA
 DILIC 14.217/09
 Nº:
 DATA: 15/12/09
 RECEBIDO:
 F607

MEMO Nº 111/2009 – NLA/IBAMA/AM.

Manaus, 09 de dezembro de 2009.

De: NLA/AM
 Para: DILIC.

Assunto: Documento da ARTELESTE CONSTRUÇÕES E COMÉRCIO LTDA, protocolado sob o nº 02005.004402/09-15 (BR-319).

Ao cumprimentá-lo cordialmente, no ensejo, vimos encaminhar o documento anteriormente citado, para as providências que julgar pertinente.
 Atenciosamente,

Lutzete Maria da S. Maia
 Lutzete M. da S. Maia
 Coordenadora do NLA/IBAMA/AM
 Mat. 1513264

Ciente:

Mario Lucio da Silva Reis
 Mario Lucio da Silva Reis
 Superintendente do Ibama/Am

E.T. ESTA DOCUMENTAÇÃO FOI ENCAMINHADA A DILIC E ACE-
 DITAMOS QUE EQUIVOCAMENTE NOS FOI DEVOLVIDA SEM
 A DEVIDA Apreciação. ASSIM ESTAMOS ENVIANDO NOVA-
 MENTE P/ ANÁLISE POR PARTE DESSA DIRETORIA.

07/01/10

Lutzete Maria da Silva Maia
 Analista Ambiental IBAMA/AM
 Mat. 1513264

As Análises

baseado

nos procedimentos

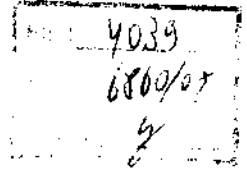
com utilização

de Ahorro Veil

Veil de Souza
Coordenador de Licenciamento de Transportes
Subsistema Modal 13/19417
COTRAC - 13/19417



ARTELESTE
CONSTRUÇÕES LIMITADA



Careiro-AM, 07 de Dezembro de 2009.

Ao
IBAMA - INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS
NATURAIS RENOVÁVEIS
DIRETORIA DE LICENCIAMENTO AMBIENTAL
COORDENAÇÃO GERAL DE TRANSPORTES, MINERAÇÃO E OBRAS CIVIS
COORDENADOR: Sr. Eugênio Pio Costa

Ref.: Relatório de Vistoria N.o 094/2009

D O C U M E N T O

Prezado Senhor:

02005.004402/09-15
IBAMA/MMA - SUP. ESTADUAL/AM

DATA: 07/DEZ/2009

Venho através desta, prestar esclarecimento a V.s^a, a respeito das melhorias e mudanças que devem ser executadas nos canteiros de Obra das Pontes sobre o Rio Castanho e Tupãna.

Em resposta ao parágrafo 41 referente ao Canteiro de Obras da Ponte sobre o Rio Castanho, que diz "... Como fator de preocupação está o depósito inadequado de produtos químicos na área do canteiro, em local a céu aberto e sem piso impermeabilizado (está com rachaduras), o que deverá ser corrigido pela empreiteira...", a empresa ARTELESTE CONSTRUÇÕES LTDA já corrigiu este problema fazendo uma cobertura para o local e reparando as rachaduras no piso.

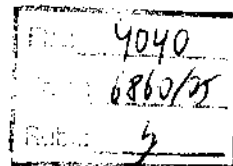
Em resposta ao parágrafo 46 referente ao Canteiro de Obras da Ponte sobre o Rio Tupãna, que diz "... o canteiro-de-obras está localizado na APP - Área de Preservação Permanente do rio Tupãna, situação esta que, além de haver uma restrição legal à ocupação da área, foi proibida





ARTELESTE

CONSTRUÇÕES LIMITADA



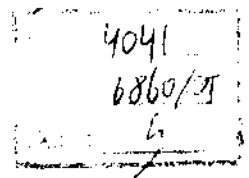
pela Condicionante 2.5 da Licença de Instalação do IBAMA, e assim, deverá haver relocação imediata do canteiro para área fora da APP do rio...", a empresa ARTELESTE CONSTRUÇÕES LTDA possui uma licença de operação n.º 487/08-01 do IPAAM – Instituto de Proteção Ambiental da Amazônia - autorizando a construção do canteiro de obras, conforme pode ser observado em anexo. Além disso, o local onde está disposto atualmente o canteiro de obras, era o antigo canteiro de obras da empresa que fez o serviço de pavimentação naquele trecho da BR-319. Gostaria também de ressaltar que no local, após o término dos serviços de execução da Ponte, será feito um trabalho de recuperação no local, conforme o PRAD – Plano de Recuperação de Área Degradada – aprovado pelo IPAAM. Porém, para evitar qualquer tipo de paralisação que venha prejudicar o andamento da obra, a empresa ARTELESTE CONSTRUÇÕES LTDA já está procurando um novo local para canteiro de obras e irá iniciar a desmobilização do canteiro atual.

Em resposta ao parágrafo 49 referente ao Canteiro de Obras da Ponte sobre o Rio Tupãna, que diz "... *A gestão de resíduos não está sendo adequadamente conduzida pela empreiteira, visto que não há separação dos vários tipos de resíduos no canteiro, bem como constatada uma área chamada de "bota-fora provisório" para restos de concreto, que não apresenta condições para contenção e para evitar que o concreto despejado escorra para fora do canteiro. Para este bota-fora de concreto deverá ser construído um muro de contenção, que minimize esse espalhamento do concreto e permita o recolhimento posterior pela empreiteira, para destinação adequada...*", a empresa ARTELESTE CONSTRUÇÕES LTDA já executou o muro de contenção no "bota-fora provisório". Sobre a gestão de resíduos sólidos, este vem sendo cumprido rigorosamente pela empresa, sendo que todos os restos de materiais como aço, madeira e papel são colocados em baias dispostas dentro do canteiro de obras e que após estarem cheias, são esvaziadas e os restos dos materiais levados para o "lixão" da cidade do Careiro Castanho-AM,





ARTELESTE
CONSTRUÇÕES LIMITADA



no qual a empresa ARTELESTE CONSTRUÇÕES LTDA tem autorização para levar e despejar todo o lixo proveniente das obras.

Sendo só o que nos apresenta para o momento, subscrevemo-nos.

Atenciosamente



Cleyder Augusto Bondan Razzini

Engenheiro Civil

RG. 7.306.992-0

CPF: 039.690.189-19

CREA: 89.847/D





Fis.: 4042
6860/25

SERVIÇO PÚBLICO FEDERAL
MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE - MMA
INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS - IBAMA
Diretoria de Licenciamento Ambiental - DILIC
SCEN - Trecho 2, Edifício Sede - Bloco A, Brasília - DF CEP: 70.818-900
Tel.: (0xx) 61 3316-1071, Fax: (0xx) 61 3316-1166 - URL: <http://www.ibama.gov.br>

Ofício nº 233/2010 - DILIC/IBAMA

Brasília, 4 de março de 2010.

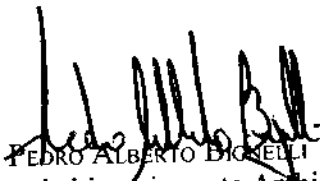
À Senhora
Izabella Mônica Vieira Teixeira
Secretária Executiva
Ministério do Meio Ambiente
Esplanada dos Ministérios, Bloco B, 5º andar
70.068-901 - Brasília/DF
tel: (61) 3317-1254 / fax: (61) 3317-1756

Assunto: BR 319 - Encaminha documentos

Senhora Secretária Executiva,

1. Tendo em vista a solicitação dessa Secretaria Executiva, encaminho em anexo, cópias da Informação nº 099/2009-COTRA/CGTMO/DILIC, de 22/10/09, com o histórico do processo de licenciamento da BR 319 e da Nota Técnica nº 106/2009 - COTRA/CGTMO/DILIC/IBAMA, de 17 de setembro de 2009, com a análise do documento protocolado pelo DNIT apresentando questionamentos /contestações ao requerimento de complementações ao EIA da BR 319. Informo que por meio do Ofício nº 100/2010-DILIC/IBAMA foi encaminhada cópia do Parecer Técnico nº 078/2009 - COTRA/CGTMO/DILIC/IBAMA, de 26/6/2009 com a análise da viabilidade ambiental das obras da BR 319.
2. Informo que até o momento não consta no processo de licenciamento avanços no atendimento das pendências desde a elaboração da Informação nº 099/2009.. Ressalto que foi comunicado hoje, dia 4/3/10, o protocolo das complementações solicitadas ao empreendedor. Dessa forma, de posse dessa documentação a equipe técnica procederá a análise técnica das exigências estabelecidas, para o que se requer um prazo de três meses.

Atenciosamente,


PEDRO ALBERTO BIGARELLI
Diretor de Licenciamento Ambiental
IBAMA

RECEBIDO
Em 4/3/2010
Ass. 

100





4043
6860/21

SERVIÇO PÚBLICO FEDERAL
MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE - MMA
INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS - IBAMA
Diretoria de Licenciamento Ambiental - DILIC
SCEN - Trecho 2, Edifício Sede - Bloco A, Brasília - DF CEP: 70.818-900
Tel.: (0xx) 61 3316-1071. Fax: (0xx) 61 3316-1166 - URL: <http://www.ibama.gov.br>

Ofício nº 236 /2010 - DILIC/IBAMA

Brasília, 5 de março de 2010.

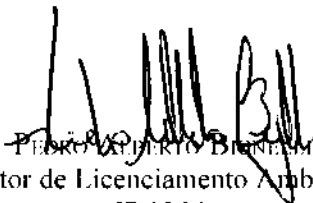
À Sua Senhoria o Senhor
Miguel Mário Bianco Masella
Coordenador do Comitê Gestor Interministerial da BR-319
Ministério dos Transportes
Secretaria de Gestão dos Programas de Transportes
Esplanada dos Ministérios, Bloco R, 2º andar, Ed. Anexo
70.044-900 - Brasília/DF
tel: (61) 3311-7758 / fax: (61) 3311-7962

Assunto: **Encaminhamento de Relatório de Vistoria à BR-319**

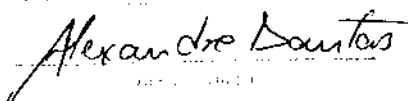
Senhor Coordenador.

1. Informo que, entre os dias 6 e 10 de fevereiro de 2010, em atendimento à solicitação do Ministro de Meio Ambiente, Sr. Carlos Minc, a Diretoria de Licenciamento Ambiental do IBAMA realizou vistoria na Área de Influência da rodovia BR-319, objetivando fiscalizar a implementação das exigências para o respectivo licenciamento ambiental, a partir das conclusões do GT Interministerial. A vistoria foi realizada com apoio do Núcleo de Operações Aéreas - NOA/IBAMA, tendo sido sobrevoadas Unidades de Conservação Federais e Estaduais nos estados de Rondônia e Amazonas e demais áreas existentes na região.
2. Assim, considerando a atribuição do Comitê Gestor Interministerial da BR-319, de coordenar a implementação das respectivas ações, encaminho a Vossa Senhoria para apreciação o Relatório de Vistoria ora elaborado (em anexo).

Atenciosamente,


FERNANDO ROBERTO BRANDÃO
Diretor de Licenciamento Ambiental
IBAMA

RECEBIDO:
Protocolo - Gerência DILIC/IBAMA
Em 08 de março de 2010.


ALEXANDRE SANTOS



URGENTE

Data: 23 / 03 / 10



4359

Fis.:	4044
Proc.:	6860/07
Publ.:	/

**MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL
 PROCURADORIA DA REPÚBLICA NO ESTADO DO AMAZONAS
 GABINETE DO 2º OFÍCIO CÍVEL**

OFÍCIO N. 0177/2010/2º OFCIV/PR/AM
Ref.: ICP 1.13.000.000211/2010-19 (fazer referência a este na resposta)

Manaus, 10 de março de 2010.

Senhor Diretor,

Cumprimentando-o cordialmente, informo, que foi instaurado na Procuradoria da República no Amazonas o Procedimento Administrativo em epígrafe, com o objetivo de acompanhar junto ao IBAMA o cumprimento do Termo de Ajustamento de Conduta Ambiental firmado com o DNIT para as obras da BR-319, ou a aplicação das sanções decorrentes de eventual descumprimento.

Diante disso, **solicito, no prazo de 10 (dez) dias**, informações quanto a regularidade das obrigações assumidas pelo DNIT no referido TACA, objetivando a adequação do licenciamento ambiental da rodovia BR-319 entre as cidades de Manaus/AM (km 0,0) e Porto Velho/RO (km 877,4), e objeto do processo administrativo n. 02001.006860/2005-95/IBAMA.

Tal informação deve considerar o que consta do Relatório de Vistoria n. 094/2009-COTRA/CGTMO/DILIC/IBAMA, o qual narra diversos descumprimentos do mencionado acordo, indicando se foram aplicadas as sanções previstas na Cláusula Quinta do TACA.

Atenciosamente,

Luciana Fernandes Portal Lima Gadelha
 Procuradora da República
 em substituição a titular do 2º Ofício Cível

*AO Arquivo
 10/03/10
 pelo atendimento
 29/3/10
 S. Amorim de C.*

Ao Ilustríssimo Senhor
SEBASTIÃO CUSTÓDIO PIRES
 Diretor de Licenciamento Ambiental do IBAMA – Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis
 SCEN – Trecho 2, Edifício Sede, Bloco C
 CEP: 70.818-900 Brasília-DF

Luciana Veil de Souza
 Coordenadora de Licenciamento de Transporte
 COTRA/CGTMO/DILIC/IBAMA

À COTRA

Em ordem da Assessoria da
DJLSC.

Em 25/03/2010

JScotti

Diretoria de Planejamento e Pesquisa
Coordenação-Geral de Meio Ambiente
Ofício nº 363 /2010/CGMAB/DPP

MMA - IBAMA
Documento:
02001.001041/2010-19

Fis.: 4045
6860/05
4/

Data: 23/03/10

Brasília, 22 de março de 2010.

A Sua Senhoria o Senhor
Pedro Alberto Bignelli
Diretor de Licenciamento Ambiental/DILIC
Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis – IBAMA
Setor de Clubes Norte, Trecho 2, Edifício Sede do IBAMA, Bloco “C”- 1º andar
70.818-900 Brasília, DF

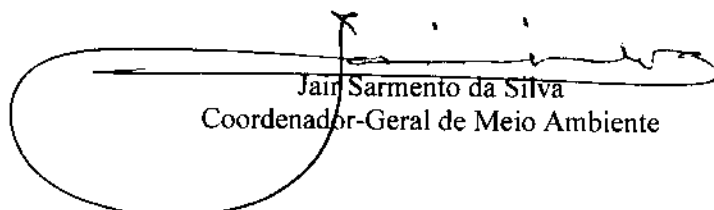
Assunto: BR-319/AM/RO – Complementação às respostas ao Ofício nº 103/2010/DILIC/IBAMA que trata das pendências relativas às licenças das áreas de apoio.

Anexos: Cópia da solicitação de Licença de Operação do Canteiro de Obras da empresa TESCON Engenharia Ltda.

Senhor Diretor,

1. Em 25 de fevereiro de 2010, o DNIT, por meio do Ofício nº 255/2010/CGMAB/DNIT, encaminhou as respostas ao Ofício nº 103/2010/DILIC/IBAMA, de 03 de fevereiro de 2010, que trata das pendências relativas às licenças ambientais de áreas de apoio relativas aos Segmentos A, B e C do TAC da BR 319.
2. No citado ofício do DNIT foi solicitada prorrogação de prazo para a entrega de documentação, até dia 15 de março de 2010.
3. Desta forma, encaminhamos, em anexo, a documentação relativa à solicitação de Licença de Operação do Canteiro de Obras da empresa TESCON Engenharia Ltda, protocolado no Instituto de Proteção Ambiental do Amazonas/IPAAM, em 25 de fevereiro de 2010.
4. Colocamo-nos à disposição para esclarecimentos que se façam necessários.

Atenciosamente


Jair Sarmiento da Silva
Coordenador-Geral de Meio Ambiente

À COTRA

Em ordem da Assessoria
da DILIC.

Em 25/03/2010

MScotti

Aos Analistas

brigo

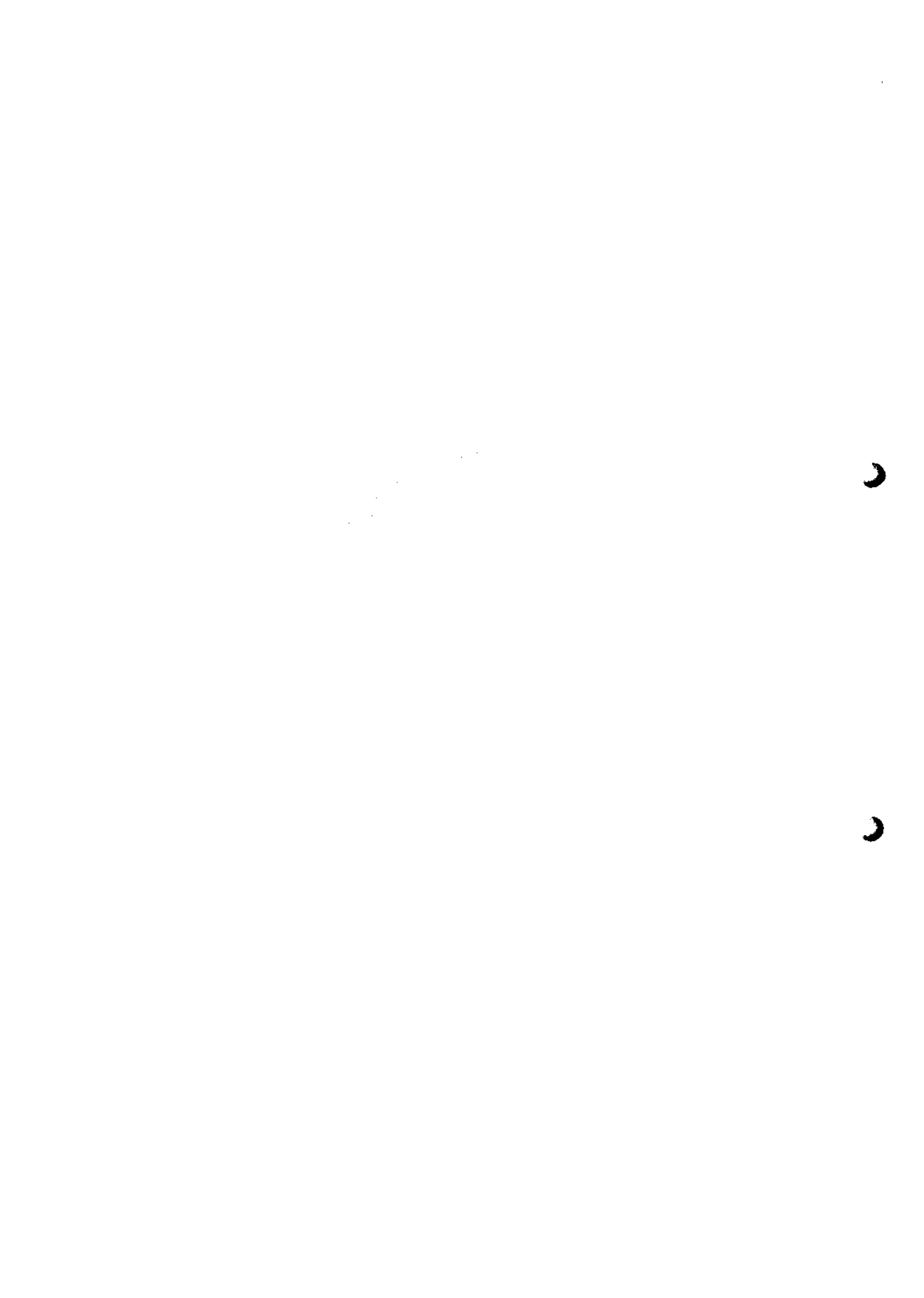
Fábio.

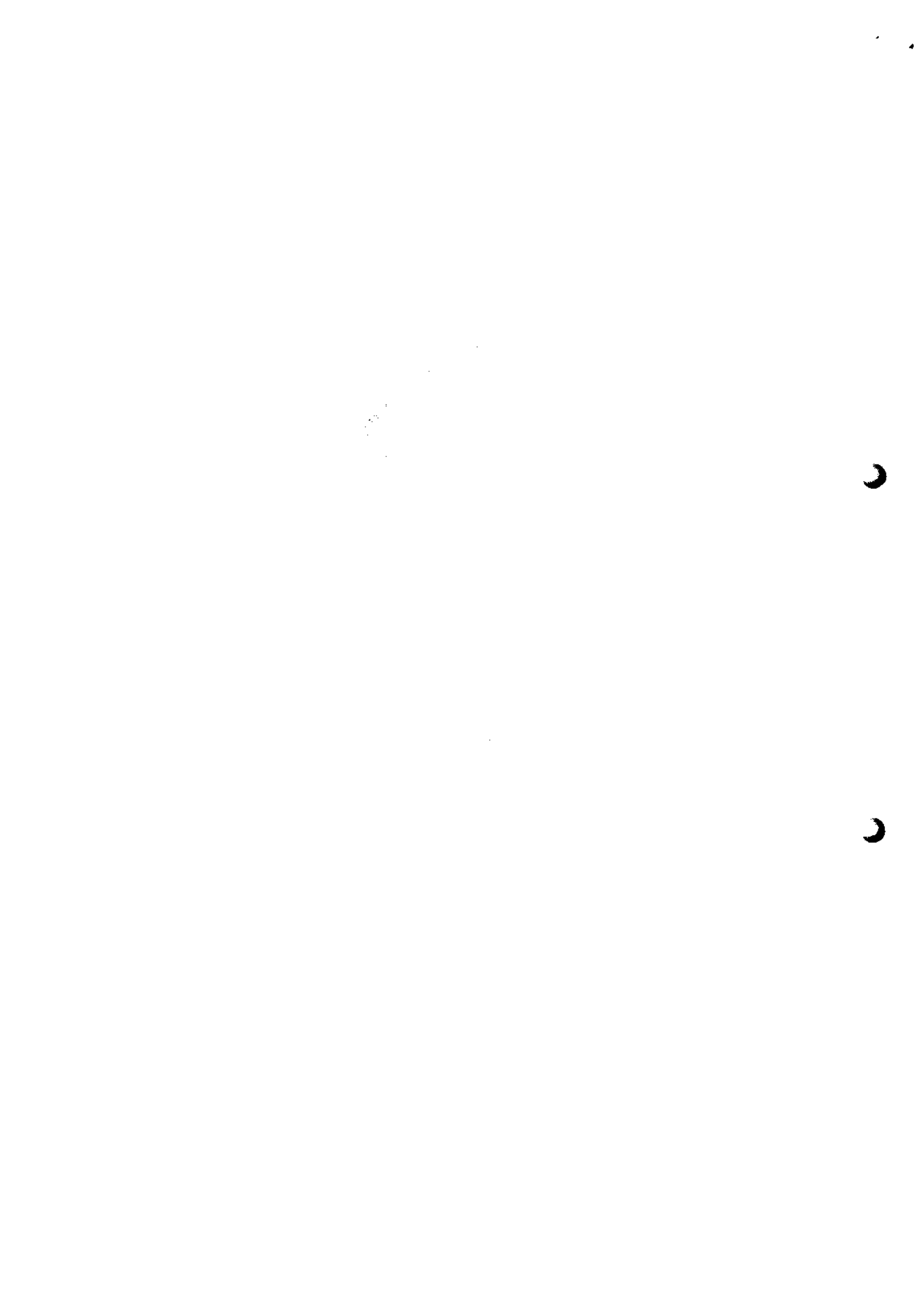
para providências

29/3/10

Sahiane V.L.C

Latiana Veil de Souza
Coordenadora de Licenciamento de Transporte
COTRA/CGTMO/DILIC/IBAM





Diretoria de Planejamento e Pesquisa
Coordenação-Geral de Meio Ambiente
Ofício nº 367/2010/CGMAB/DPP

Brasília, 23 de março de 2010.

A Sua Senhoria o Senhor
Pedro Alberto Bignelli
Diretor de Licenciamento Ambiental/DILIC
Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis – IBAMA
Setor de Clubes Norte, Trecho 2, Edifício Sede do IBAMA, Bloco “C”- 1º andar
70.818-900 Brasília, DF

Assunto: BR-319/AM/RO – Resposta ao Ofício nº 177/2010/IBAMA/DILIC que trata das pendências listadas em Relatório de Vistoria.

Anexo: Cópia do requerimento ao IPAAM de licenciamento ambiental do canteiro de obras da TESCON;

Senhor Diretor,

1. Em resposta ao Ofício nº 177/2010/IBAMA/DILIC, de 03 de fevereiro de 2010, que trata das pendências listadas no Relatório de Vistoria do IBAMA nº 094/2009 relativas aos Segmentos A, B e C da Rodovia BR 319, seguem as considerações e informações referenciado por item:

- Letra A – Item 212 – Implantação dos Programas Ambientais previstos no TAC da BR-319.
- Esclarecimentos: O DNIT, por meio do Ofício nº 1543/2009/CGMAB/DNIT, de 16 de novembro de 2009, encaminhou o 2º Relatório Quadrimestral, e do Ofício nº 1779/2009/CGMAB/DNIT, de 17 de dezembro de 2009, que encaminhou o 3º Relatório Quadrimestral, quando ambos tratam da execução dos referidos Programas. Desta forma, entendemos que o DNIT está cumprindo o TAC e os programas ambientais continuam em andamento.
- Letra B – Item 212 – Assegurar a presença efetiva de equipes técnicas da Supervisão Ambiental nos Segmentos A, B e C do TAC da BR-319.

À CONTRA

Em ordem da Assessoria
da DILIC.

Em 25/03/2020

MScotti

Aos Analistas

Diego

Fábio

para providências

29/3/20

Tatiana Veil

Tatiana Veil de Souza
Coordenadora de Licenciamento de Transporte
DILIC/CGTMO/IBA

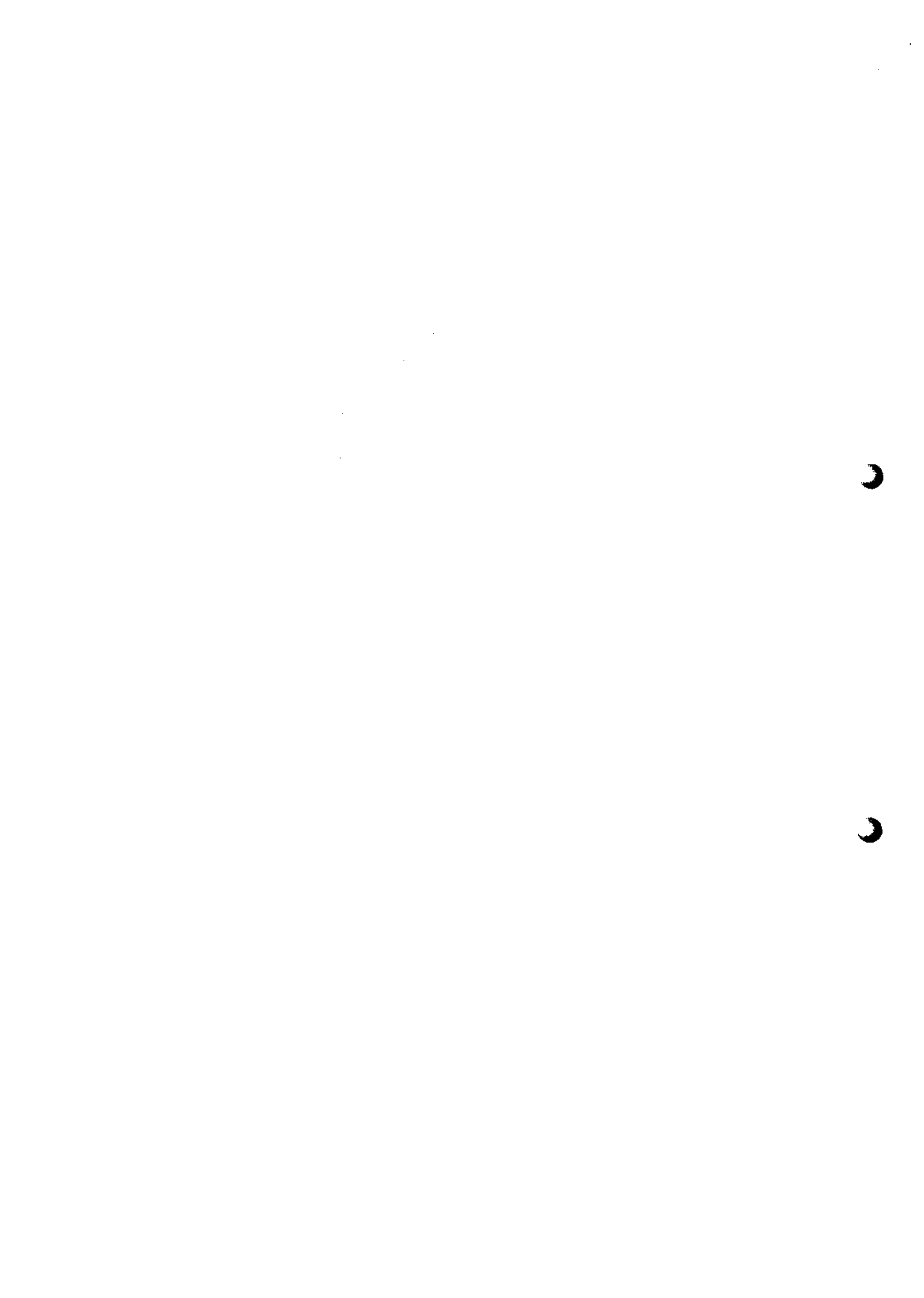
4049
6812/05
h

- Esclarecimentos: O DNIT mantém as equipes permanentes nos segmentos previstos no TAC com as equipes específicas para cada tema relacionado nos programas ambientais.
- Letra C – Item 212 – Inspeccionar de forma detalhada os processos erosivos e as medidas de correção e contenção de erosão.
- Esclarecimentos: O DNIT apresentou nos Relatórios Quadrimestrais a execução das ações referentes aos processos erosivos. Quanto às medidas de controle estão sendo trabalhadas em duas frentes. A primeira frente concentra-se na própria recuperação da estrada com o controle e eliminação dos processos erosivos. A segunda frente abrange áreas de jazidas e passivos ambientais fora da área de domínio da estrada, contemplados nos PRAD, que serão desenvolvidas pelo Exército Brasileiro.
- Letra D – Item 212 – o DNIT deverá aplicar imediatamente os Programas Recuperação Ambiental de Área Degradada e Passivo Ambiental.
- Esclarecimentos: Este item consta no esclarecimento da Letra C relativo aos processos erosivos. Com relação aos passivos ambientais informamos que vários locais estão enquadrados no PRAD e outras áreas são de responsabilidade de construtoras e empresas envolvidas na obras da rodovia. A Supervisão Ambiental tem orientado essas empresas na execução do Programa.
- Letra E – Item 212 - Envio formal de todas as licenças ambientais emitidas pelo IPAAM.
- Esclarecimentos: O DNIT, por meio do Ofício nº 225/2010, encaminhou ao IBAMA/DILIC, as cópias dos licenciamentos ambientais emitidas pelo IPAAM/AM e SEDAM/RO.
- Letra F – Item 212 - Implantar as passagens de fauna.
- Esclarecimentos: Após o recebimento do Ofício nº 277/2009/CONTRA/CGTMO/DILIC/IBAMA, de 14 de outubro de 2009, que encaminhou ao DNIT/CGMAB, a aprovação e recomendação da instalação de passagens de fauna, referentes aos segmentos A, B e C do TAC da BR-319, estamos providenciando a contratação da empresa para implantar as respectivas passagens.

1958
1959
1960



- RECOMENDAÇÕES DO SEGMENTO A
- Letra A – Item 214 - Implantar medidas corretivas em cinco (5) pontos de processos erosivos.
- Esclarecimentos: O DNIT por meio de sua Superintendência Regional do Amazonas e Roraima está executando as obras de manutenção e recuperação de áreas no leito estradal, conforme o 3º Relatório Quadrimestral.
- Letra B – Item 214 – Iniciar a recuperação vegetal das APPs.
- Esclarecimentos: Com a execução do PRAD e o fim de obras no Segmento A será feita a recuperação vegetal das APPs nesse segmento. O DNIT está, também, aguardando a aprovação por parte desse órgão do Programa de Plantio Compensatório.
- Letra C – Item 214 – Implantação das ações previstas no Subprograma de Resíduos Sólidos com relação ao canteiro de obras da empresa TESCON Ltda.
- Esclarecimentos: O 3º Relatório Quadrimestral descreve as ações que estão sendo realizadas no local, demonstrando que o Programa continua em andamento. A Supervisão Ambiental tem orientado a empresa na questão das adequações dos tanques de retenção de óleo, como estocagem de material. Informamos ainda que a empresa solicitou ao IPAAM a licença ambiental conforme documentação em anexo.
- Letra D – Item 214 – O DNIT deverá apresentar formalmente, com indicação de responsabilidade, da exploração de jazida de área de empréstimo.
- Esclarecimentos: Na vistoria realizada pelo IBAMA e acompanhada pelo DNIT verificou-se a retirada de material, nas coordenadas citadas pelo Relatório de Vistoria do IBAMA. O DNIT prontamente, no local e hora da vistoria, esclareceu que aquela área não estava sendo utilizada por nenhuma obra relacionada às obras BR 319, portanto, o órgão não tinha responsabilidade ou mesmo co-responsabilidade sobre aquela atividade. No mesmo dia a Supervisão Ambiental, que também acompanhava a vistoria, orientou as empresas a não utilizarem nenhuma jazida sem a respectiva licença ambiental.



- RECOMENDAÇÕES DO SEGMENTO C
- Letra A – Item 216 – Implantar o Subprograma de Controle de Processos Erosivos.
- Esclarecimentos: Conforme já esclarecido anteriormente, as correções dos processos erosivos estão sendo feitas na medida em que as obras avançam na recuperação da rodovia.. Quanto a utilização da biomassa para proteção do solo, a mesma está sendo executada conforme orientação da Supervisão Ambiental.
- Letras B, C e D – Item 216 – Aplicação imediata do PRAD
- Esclarecimentos: Essas atividades estão sendo executadas conforme já explicadas anteriormente, ou seja, na recuperação da estrada. As demais áreas serão realizadas pelo Exército Brasileiro. Algumas medidas, como espalhamento de biomassa estão sendo feitas inicialmente em jazidas exauridas, sendo que as jazidas já exploradas também estão sendo recuperadas pelas empresas que executam as obras
- Letras E e F– Item 216 – Autorizar a abertura de acessos apenas com a identificação do proprietário da área conforme o Programa de Monitoramento e Controle da Faixa de Domínio.
- Esclarecimentos: O acesso irregular que estava sendo construído já foi retirado e o Exército foi orientado quanto a não realização desses acessos, a não ser com a autorização formal do DNIT.
- Letra G – Item 214 – Apresentar a licença ambiental do canteiro/oficina do 6º BEC.
- Esclarecimento. O DNIT, por meio do Ofício nº 225/2010, em 25 de fevereiro de 2010, encaminhou ao IBAMA/DILIC, a documentação referente ao requerimento de solicitação de licenciamentos ambiental do canteiro de obras junto ao IPAAM.
- Letra H – Item 214 – Iniciar o PRAD no canteiro de obras do 6º BEC
- Esclarecimentos: As ações de recuperação desse canteiro de obras já foram iniciadas e estão descritas no 3º Relatório Quadrimestral.



- Letra I – Item 214 – Implantar o Subprograma de Resíduos Sólidos e Efluentes no 6º BEC.
- Esclarecimentos: As medidas de orientação e execução, desse Programa, continuam em andamento e as ações foram informadas no 3º Relatório Quadrimestral. Destacamos que o Programa é um processo contínuo e interrompido e se estenderá até o final das obras. As recomendações previstas na Letra I, que vai da I.1 até a I.6, estão sendo executadas. O 4º Relatório Quadrimestral, a ser encaminhado em maio de 2010, trará dados atualizados dessas ações.
- Letra J – Item 214 – Usina de Asfalto e tacagem.
- Esclarecimentos: As medidas corretivas estão sendo implantadas. Algumas delas foram descritas no 3º Relatório Quadrimestral.
- Letra K – Item 214 – Instalação de fossa.
- Esclarecimento: O processo corretivo da questão das águas residuárias e esgotos do acampamento estão sendo corrigidas. Com o período intenso de chuvas, dezembro a maio, as obras e as intervenções serão menos intensas, no entanto, com o aumento da população no canteiro de obras a fossa estará adequada para atender a demanda.
- Letra L – Item 214 – Por exigência do IBAMA, o DNIT deverá substituir bueiros por pontes em locais determinados.
- Esclarecimentos: Esta Recomendação encontra-se em fase de desenvolvimento dos projetos de engenharia.
- RECOMENDAÇÕES DO SEGMENTO B
- Lote 4 – item 219 – Implantar na Usina de Asfalto da SAB as medidas previstas no Subprograma de Resíduos Sólidos e Efluentes.
- Esclarecimentos: A Supervisão Ambiental tem orientado a empresa quanto a execução das medidas previstas. A empresa foi alertada se caso não cumpra essas determinações poderá estar sujeitas a sanções cabíveis.
- Lote 3 – Item 220 – Responsabilidades do 5º BEC.
- Esclarecimentos: Relativo a jazida do Km 4,5, o 5º BEC está em permanente contato com o proprietário da jazida para definir a recuperação da área e qual a





destinação que será dada para definir o tipo de recuperação a ser feita no local. Quanto à licença da usina de asfalto, este documento foi encaminhado por meio do Ofício 225/2010, pelo DNIT ao IBAMA, conforme já informado anteriormente. Com relação a desmobilização do canteiro de obras do 5º BEC, o Exército está tomando as providências para entregar a área ao proprietário conforme previsto no Plano de Construção Ambiental.

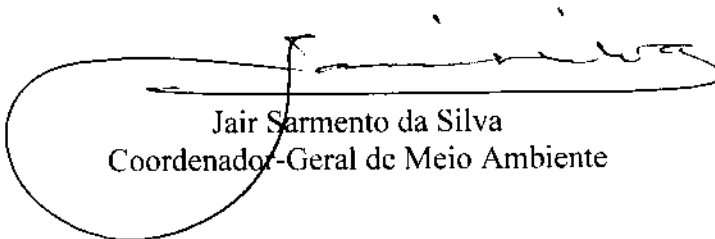
- Lote 2 – Item 221 – Responsabilidade da Construtora Castilho.
- Esclarecimentos: A construtora já foi devidamente informada e orientada quanto aos procedimentos de recuperação da área, conforme Ofício nº 1623/2009, do DNIT, em 16 de novembro 2009.
- Lote 1 – Item 222 – Responsabilidades do 7º BEC, Km 718,6 ao Km 678,6..
- Esclarecimentos: Letra A – Executar PRAD nas áreas de empréstimo/jazidas. Conforme previsto no PRAD as áreas destinadas a jazidas serão recuperadas. A execução do PRAD estará a cargo do Exército Brasileiro, 7º BEC.
- Letra B – Retirada de material contaminado.
- Esclarecimentos: O 7º BEC está retirando o material com óleo e graxa, e quando estiver com volume suficiente irá encaminhá-lo a uma empresa em Porto Velho especializada em destinação final de resíduos.
- Letras C e D – Apresentar manifestação do 7º BEC e da empresa HP Construções quanto ao desmatamento nas margens da rodovia, e não executar o aterramento de igarapés e veredas, no trecho sob a responsabilidade do 7º BEC.
- Esclarecimentos: O DNIT, por meio do Ofício nº 619/2009, de 25 de novembro 2009, encaminhou ao 7º BEC, o Relatório de Vistoria nº 94/2009, com o objetivo de dar ciência e providências a serem tomadas com base nesse documento.
- Lote 5 – Item 223 – Responsabilidade do 7º BEC, Km 678,6 ao km 655,3.
- Letras A, B, C, D – Supressão, coleta e destinação de vegetação e resíduos arbóreos e sua reutilização na recuperação ambiental da área.
- Esclarecimentos: Além da orientação dada pela Supervisão Ambiental quanto ao desmatamento, destinação adequada do material lenhoso e aproveitamento do



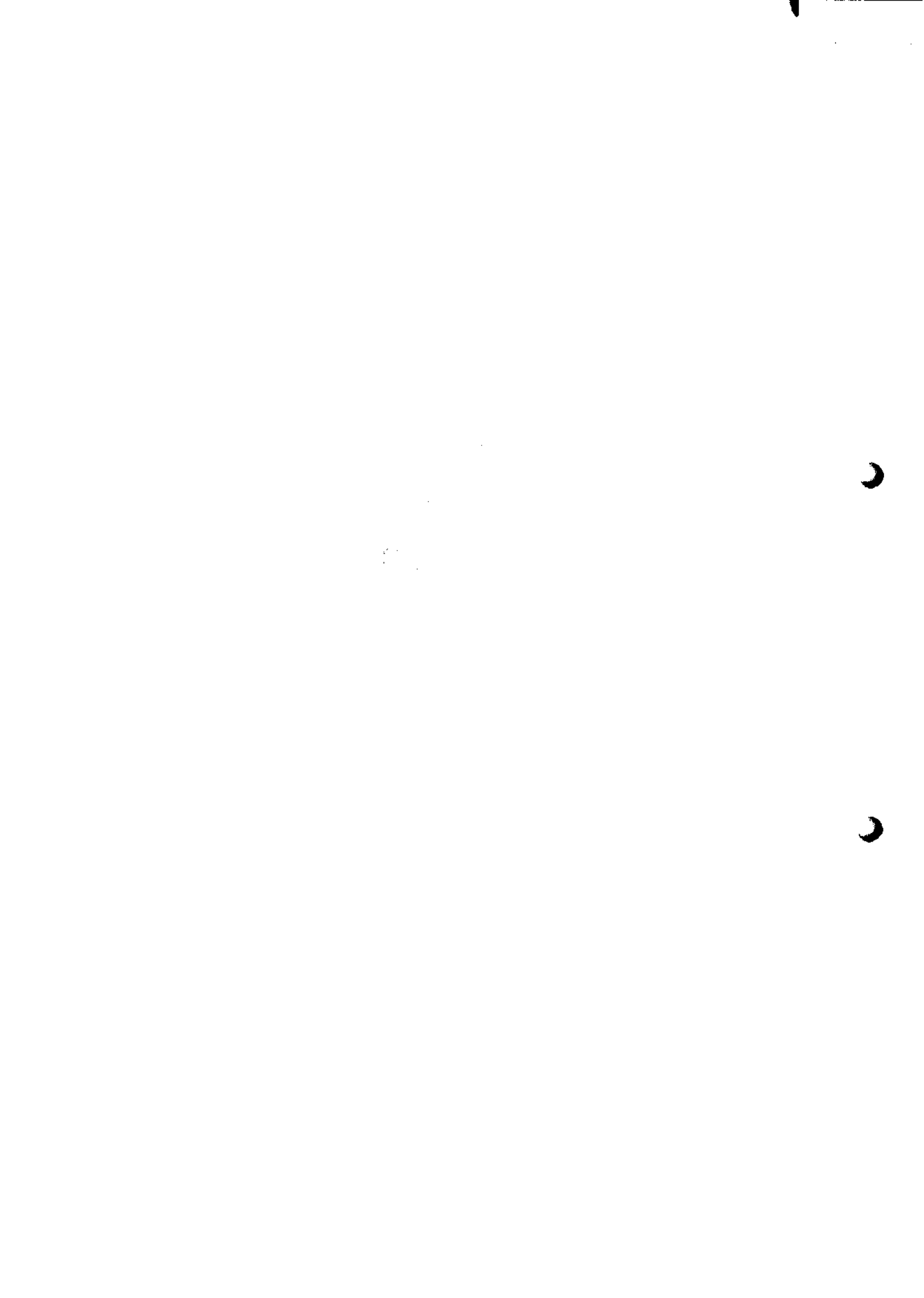
material residual de solo com matéria orgânica, o DNIT, por meio do Ofício nº 619/2009, de 25 de novembro 2009, encaminhou ao 7º BEC, o Relatório de Vistoria nº 94/2009, com o objetivo de dar ciência e providências a serem tomadas com base nesse relatório.

- Itens 226 e 227 – Informações sobre as pontes do Rio Tupana e Castanho (LI nº 539/2008) e alargamento de pontes no Segmento B (LI nº 550/2009).
 - Esclarecimentos: Em 16 novembro 2009, o DNIT/CGMAB, por meio do Of nº 1545/2009/CGMAB/DNIT encaminhou ao IBAMA, Relatório de Acompanhamento das Condicionantes da LI nº539/08 e da LI nº 550/08 das pontes da BR-319;
2. Colocamo-nos à disposição para esclarecimentos que se façam necessários.

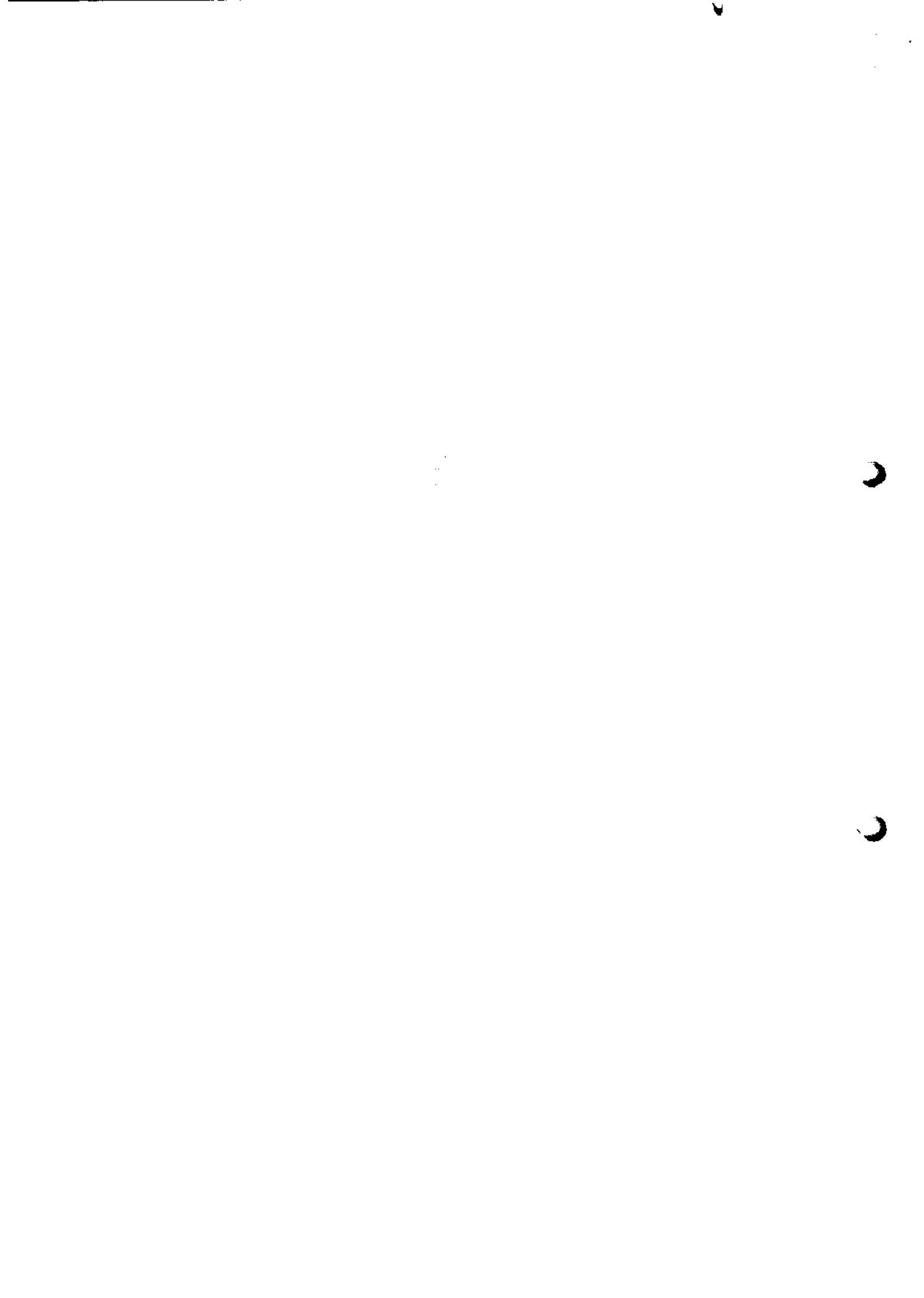
Atenciosamente



Jair Sarmiento da Silva
Coordenador-Geral de Meio Ambiente









Fls.: 4057
Proc.: 6862/25
Rubr.: 4

PARECER Nº 168/2010 – COEP/ BMF
PROCESSO Nº 02001.001042/2010-63
INTERESSADO: DILIC/IBAMA
ASSUNTO: APLICABILIDADE DA CONVENÇÃO 169/89 DA OIT NO PROCESSO DE LICENCIAMENTO AMBIENTAL

Ementa: Consulta da COJUD. Convenção nº 169/89 da OIT. Licenciamento Ambiental. Participação de indígenas e povos tribais nas decisões sobre medidas capazes de afetá-los. Desnecessidade de oitiva específica por parte do Ibama. Participação dos órgãos intervenientes. Princípio democrático.

Senhora Coordenadora Nacional de Estudos e Pareceres,

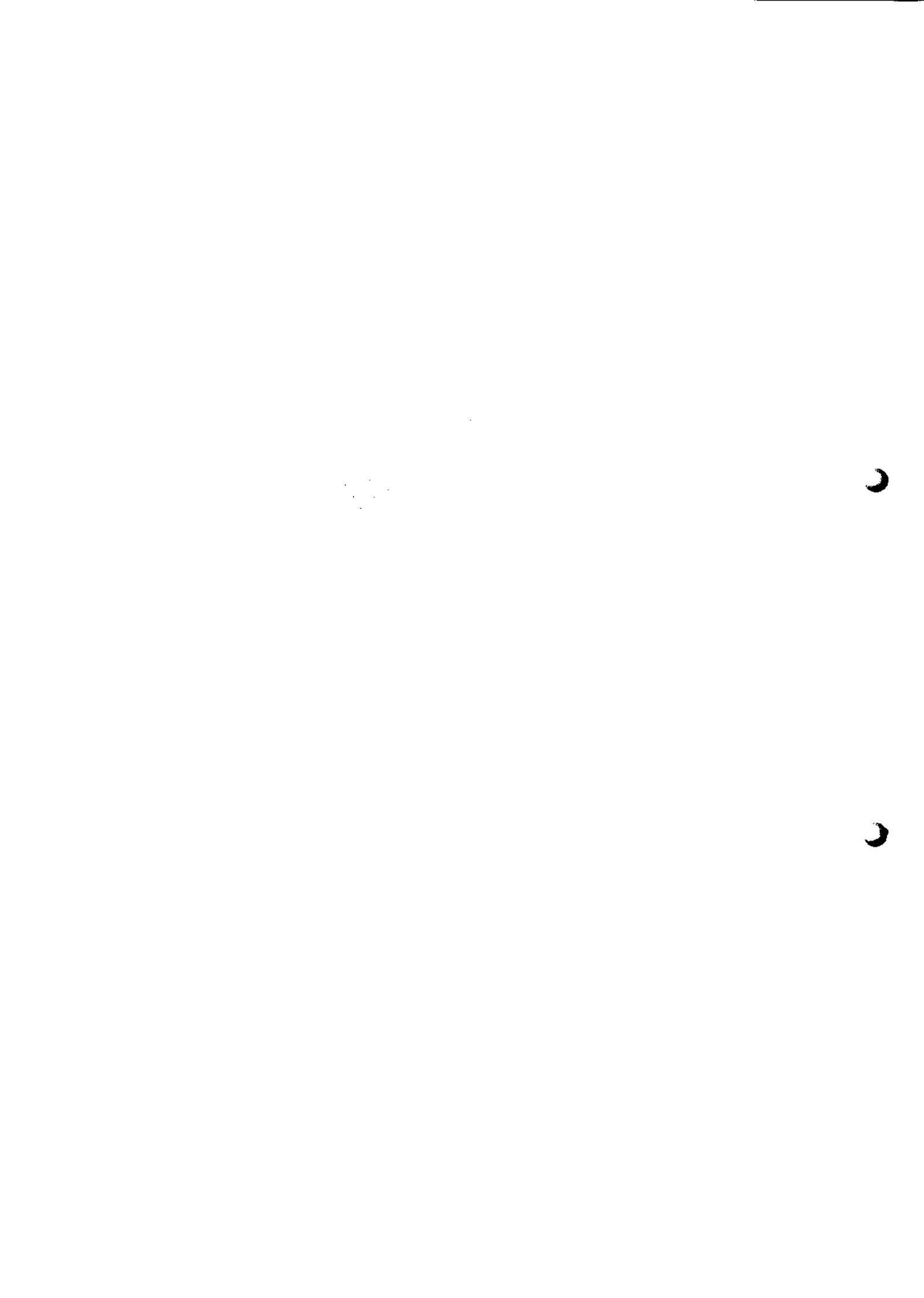
BREVE RELATO

Cuida-se de questionamento encaminhado à PROGE pela Diretoria de Licenciamento Ambiental (fls. 02), pugnando por manifestação quanto “à existência de imperativo jurídico para a aplicabilidade da Convenção 169/OIT no processo de licenciamento, bem como, sobre quais seriam as responsabilidades deste IBAMA quanto à (sic) essa Convenção”, haja vista a recomendação exarada pelo MPF (fls. 03/12), que insta a autarquia a realizar procedimentos especiais de consulta às comunidades indígenas, populações quilombolas e tradicionais encontradas na área de influência do empreendimento BR-319.

Encaminhados os autos à COJUD, por pertinência, os autos retornaram à COEPE, a fim de serem prestados subsídios.

É o breve relato. Segue o parecer.

PF





NUM. 4058
PROC. 6860/05
FUND. 6

PARECER JURÍDICO

Inicialmente, oportuno se mostra esclarecer que a participação da COEPE cinge-se à análise em tese da aplicabilidade da Convenção nº 169/OIT, não sendo objeto de apreciação as particularidades do caso concreto do empreendimento BR-319, seja no que toca à suficiência das audiências públicas porventura já realizadas, seja em relação às alegações do MPF de insuficiência de estudos no EIA/RIMA.

Dito isso, o ponto fulcral volta-se à análise dos dispositivos da Convenção nº 169/OIT, especialmente em relação à interpretação que imponha ao Ibama a obrigação de promover – no bojo dos procedimentos de licenciamento ambiental de sua competência – procedimentos especiais de consulta às comunidades indígenas, populações quilombolas e tradicionais eventualmente presentes na área de influência do empreendimento.

Dispõe a citada convenção, no que interessa ao tema em apreço, em seus artigos 6º e 7º, *in verbis*:

“Artigo 6º

1. Ao aplicar as disposições da presente Convenção, os governos deverão:

a) **consultar os povos interessados, mediante procedimentos apropriados e, particularmente, através de suas instituições representativas, cada vez que sejam previstas medidas legislativas ou administrativas suscetíveis de afetá-los diretamente;**

b) **estabelecer os meios através dos quais os povos interessados possam participar livremente, pelo menos na mesma medida que outros setores da população e em todos os níveis, na adoção de decisões em instituições efetivas ou organismos administrativos e de outra natureza responsáveis pelas políticas e programas que lhes sejam concernentes;**

c) **estabelecer os meios para o pleno desenvolvimento das instituições e iniciativas dos povos e, nos casos apropriados, fornecer os recursos necessários para esse fim.**

2. **As consultas realizadas na aplicação desta Convenção deverão ser efetuadas com boa fé e de maneira apropriada às circunstâncias, com o objetivo de se chegar a um acordo e conseguir o consentimento acerca das medidas propostas.**

Artigo 7º

1. **Os povos interessados deverão ter o direito de escolher suas, próprias prioridades no que diz respeito ao processo de desenvolvimento, na medida em que ele afete as suas vidas, crenças, instituições e bem-estar espiritual, bem como as terras que ocupam ou utilizam de alguma forma, e de controlar, na medida do possível, o seu próprio desenvolvimento econômico, social e cultural. Além disso, esses povos deverão participar da formulação, aplicação e avaliação dos planos e programas de desenvolvimento nacional e regional suscetíveis de afetá-los diretamente.” (g.n.)**

O Direito Internacional dos Direitos Humanos, como se sabe, constitui um movimento extremamente recente na história, surgindo, a partir do Pós-Guerra, como resposta às atrocidades cometidas durante o nazismo. É neste cenário que se desenha o esforço de

100

100

100



ADVOCACIA-GERAL DA UNIÃO
PROCURADORIA-GERAL FEDERAL
PROCURADORIA FEDERAL ESPECIALIZADA JUNTO AO IBAMA/ICMbio

Fls.: 4059
Proc.: 1862/00
DATA: / /

reconstrução dos direitos humanos, como paradigma e referencial ético a orientar a ordem internacional contemporânea.

Nesse sentido, uma das principais preocupações desse movimento foi converter os direitos humanos em tema de legítimo interesse da comunidade internacional, o que implicou nos processos de universalização e internacionalização desses mesmos direitos.

Cada Estado, ao aderir às regras internacionais de direitos humanos, não apenas introduz e reafirma em seu ordenamento jurídico interno os preceitos ético-jurídicos aceitos no campo internacional, mas também se torna responsável pelos atos cometidos em seu território perante a comunidade internacional.

Esse importante movimento, todavia, ao buscar universalizar direitos fundamentais de proteção à dignidade humana, não implica o objetivo de uniformizar mundialmente o tratamento conferido ao tema, de forma a força a aplicação idêntica dos dispositivos em todos os Estados signatários, haja vista que cada país possui suas particularidades sociais, históricas e jurídicas que impõem a adequação das regras à identidade local.

Assim, a aplicabilidade de qualquer convenção internacional de direitos humanos – como sói ocorrer com a Convenção nº 169/OIT – não pode prescindir do respeito às regras internamente colocadas, as quais, ao passo de obrigadas a respeitar os paradigmas axiológicos referendados pelo Estado no plano internacional, mantém sua vigência enquanto compatíveis com o diploma internacional.

Tal assertiva, decorrência da impossibilidade fática de aplicação uniforme do direito em todos os Estados, é expressamente afirmada na Convenção nº 169/OIT, como se observa do preceito abaixo colacionado:

“Artigo 34

A natureza e o alcance das medidas que sejam adotadas para por em efeito a presente Convenção deverão ser determinadas com flexibilidade, levando em conta as condições próprias de cada país.”(g.n.)

Transpondo-se o preceito acima para o licenciamento ambiental, observa-se que a interpretação dos preceitos que impõem a consulta aos “povos interessados, mediante procedimentos apropriados” e o estabelecimento de “meios através dos quais os povos interessados possam participar livremente (...) na adoção de decisões” (itens 1, “a” e “b”, do art. 6º da convenção) devem guardar compatibilidade com as regras postas para a condução do procedimento.

Nesse contexto, os estudos de avaliação ambiental realizados como base para a análise da viabilidade ambiental do empreendimento levam em consideração a noção ampla de meio ambiente, abarcando – além dos aspectos puramente ecológicos – a apreciação sócio-econômica do projeto, “destacando os sítios e monumentos arqueológicos, históricos e culturais da comunidade, as relações de dependência entre a sociedade local, os recursos





ADVOCACIA-GERAL DA UNIÃO
PROCURADORIA-GERAL FEDERAL
PROCURADORIA FEDERAL ESPECIALIZADA JUNTO AO IBAMA/ICMbio

4

19
puy

Fls. 4060
Proc. 6260/05
19/11/05

ambientais e a potencial utilização futura desses recursos” (artigo 6º, inciso I, “c”, da Resolução CONAMA nº 01/86).

Aqui, serão analisados e ponderados os impactos ambientais que o empreendimento eventualmente causará aos povos indígenas, populações quilombolas e tradicionais. **Todavia, a realização desse importante estudo não pode se dar ao arrepio da repartição institucional de competências entre os diversos entes da Administração Pública, imputando ao Ibama atribuições funcionalmente afetas a outras entidades de Direito Público.**

Essa é a razão pela qual o procedimento de licenciamento ambiental – a despeito de conduzido fundamentalmente pelo órgão competente do SISNAMA – conta com a efetiva participação dos chamados órgãos intervenientes, cabendo a cada um, em suas respectivas esferas de competência, contribuir para o atingimento da melhor gestão ambiental do empreendimento licenciado, conforme prescreve a Resolução CONAMA nº 01/86:

*“Artigo 11 - Respeitado o sigilo industrial, assim solicitando e demonstrando pelo interessado o RIMA será acessível ao público. Suas cópias permanecerão à disposição dos interessados, nos centros de documentação ou bibliotecas da SEMA e do estadual de controle ambiental correspondente, inclusive o período de análise técnica,
§ 1º - Os órgãos públicos que manifestarem interesse, ou tiverem relação direta com o projeto, receberão cópia do RIMA, para conhecimento e manifestação.
(...)” (g.n.)*

No mesmo sentido, prescreve a IN Ibama nº 184/08, responsável pela definição do procedimento de licenciamento no órgão federal:

“Art. 21. Aos órgãos envolvidos no licenciamento será solicitado posicionamento sobre o estudo ambiental em 60 dias e no que segue:

- *OEMAs envolvidas - avaliar o projeto, seus impactos e medidas de controle e mitigadoras, em consonância com plano, programas e leis estaduais;*
- *Unidade de conservação - identificar e informar se existe restrições para implantação e operação do empreendimento, de acordo com o Decreto de criação, do plano de manejo ou zoneamento;*
- *FUNAI e Fundação Palmares - identificar e informar possíveis impactos sobre comunidades indígenas e quilombolas e, se as medidas propostas para mitigar os impactos são eficientes;*
- *IPHAN - informar se na área pretendida já existe sítios arqueológicos identificados e, se as propostas apresentadas para resgate são adequadas.*

§ 1º Os OEMAs intervenientes deverão se manifestar em 30 dias após a entrega do estudo, a não manifestação será registrada como aprovação das conclusões e sugestões do estudo ambiental.

§ 2º Os órgãos intervenientes deverão se manifestar em 30 dias após a entrega do estudo, a não manifestação será convertida em condicionante da licença prévia, neste caso a licença de instalação não será emitida até a definitiva manifestação dos órgãos federais intervenientes informando sobre os locais onde o RIMA estará disponível,

72

1000

1000

1000

w
AW

ADVOCACIA-GERAL DA UNIÃO
PROCURADORIA-GERAL FEDERAL
PROCURADORIA FEDERAL ESPECIALIZADA JUNTO AO IBAMA/ICMbio

Fis.:	4061
Proc.:	2360/05
Fls.:	4

abrindo prazo de quarenta e cinco dias para o requerimento de realização de Audiência Pública, quando solicitada."

Destarte, observa-se que a legislação pátria concretiza a participação das comunidades indígenas, quilombolas e tradicionais por meio dos entes públicos institucionalmente responsáveis pela tutela dos interesses de segmentos especiais da sociedade.

Dito preceito, longe de contrariar o espírito da Convenção n° 169/OIT, encontra-se expresso no artigo 6°, item 1, "a", quando afirma que a consulta aos povos deve ocorrer por meio de procedimento apropriados, "***e, particularmente, através de suas instituições representativas***", dispositivo que guarda perfeita consonância com o regramento vigente para o licenciamento ambiental.

Assim, cada um dos órgãos intervenientes – especialmente a FUNAI e Fundação Palmares – tem a obrigação de legitimar sua participação no procedimento de licenciamento por meio do estabelecimento de instrumentos que permitam aos povos protegidos expor suas ponderações, dúvidas e anseios, a fim de que estes sejam internalizados ao procedimento de licenciamento através de suas instituições de apoio.

Ao Ibama, portanto, não é imputada a obrigação de promover oitivas específicas para cada população indígena, tradicional ou quilombola presente da área de influência do empreendimento, sendo suficiente que se assegure a participação dos respectivos entes representativos, bem como promova as audiências públicas, cuja participação é a todos oportunizada. Pensar de forma contrária significa desnaturar as atribuições funcionais da autarquia ambiental, ao passo de esvaziar as competências dos órgãos intervenientes.

Outrossim, tampouco se pode confundir a necessidade de participação das comunidades indígenas, quilombolas e tradicionais com a realização de audiências públicas – sob os ditames da Res. CONAMA n° 09/87 – no interior de suas terras.

Isso porque, como o próprio nome já indica, a audiência deve ser espaço coletivo, sendo facultado o ingresso e participação de todos aqueles que se colocarem como interessados na questão.

É evidente que uma terra demarcada especialmente para garantir a manutenção das características culturais específicas de um povo – cuja natureza e função impõem a restrição de acesso – não é o local apropriado para a realização de audiências públicas.

Noutro giro, inviável se mostra interpretação no sentido de que as expressões "conseguir o consentimento acerca das medidas propostas", "direito de escolher suas, próprias prioridades no que diz respeito ao processo de desenvolvimento" ou "controlar, na medida do possível, o seu próprio desenvolvimento econômico, social e cultural" (artigos 6°, item 2, e 7°, item 1) impliquem a obrigatoriedade do assentimento integral das comunidades para a realização do empreendimento.

PF

1000

1000

1000

1000



4062
6860/05
h

A República Federativa do Brasil tem como princípio fundamental a organização política sob a forma de democracia (artigo 1º da Constituição), cujo conceito, apesar de plurívoco, inegavelmente não se compatibiliza com a possibilidade de qualquer grupo social deter a prerrogativa de decidir, *sponte propria*, a possibilidade de realização de uma dada atividade.

Entender que às populações indígenas, tradicionais ou quilombolas é dado obstar a continuidade do procedimento pela sua simples vontade, sob o pretexto de que seu consentimento é requisito essencial, equivaleria a referendar a “ditadura das minorias”, conferindo tratamento anti-isonômico em relação a todo o mosaico de outros interesses que envolvem qualquer empreendimento.

O regramento da convenção, portanto, deve ser compreendido no sentido de concretizar o princípio participativo-popular insito à gestão solidária do meio ambiente (artigo 225 da Constituição), impondo-se o acesso à informação, a garantia de manifestação – *in casu*, especialmente por meio dos entes intervenientes –, bem como o não emprego de “nenhuma forma de força ou de coerção que viole os direitos humanos e as liberdades fundamentais dos povos interessados” (artigo 3º da Convenção nº 169/OIT).

A análise da viabilidade do empreendimento, portanto, com a consequente manifestação quanto à possibilidade, ou não, de sua realização, será realizada exclusivamente pelo órgão ambiental tecnicamente competente para tanto, sendo as ponderações dos órgãos intervenientes e das populações representadas incorporadas ao processo, mas sem a prerrogativa de obstar, por si só, a continuidade do procedimento.

CONCLUSÃO

Ante o exposto, **opina-se no sentido de que a Convenção nº 169/OIT não impõe ao Ibama a obrigação de realizar procedimentos especiais de consultas às comunidades indígenas, populações quilombolas ou tradicionais, sendo a tutela de seus interesses garantida pela participação dos respectivos órgãos intervenientes.**

Ademais, **inexiste a necessidade de integral anuência ou consentimento das comunidades indígenas, populações quilombolas ou tradicionais para a validade do procedimento de licenciamento ambiental.**

É o parecer. À consideração superior.

Brasília, 23 de março de 2010.


Bernardo Monteiro Ferraz
Procurador Federal – IBAMA/ICMbio

1000





ADVOCACIA GERAL DA UNIÃO-AGU
PROCURADORIA GERAL FEDERAL-PGF
PROCURADORIA FEDERAL ESPECIALIZADA - IBAMA

do
Ply
Fls.: 4063
Proc.: 636/05
Págs.: 4

DESPACHO Nº 0474/2010 – CONEP/ASB
PROCESSO Nº: 02001.001042/2010-63
INTERESSADO: DILIC/IBAMA

Senhora Procuradora Chefe Nacional da PFE/IBAMA,

Retornam os presentes autos a esta Coordenação para análise e manifestação jurídica.

Acompanho o entendimento prolatado no Parecer nº 0168/2010-COEP/BMF, de lavra do Procurador Federal Bernardo Monteiro Ferraz, por seus fundamentos jurídicos, e sugiro o retorno dos autos à DILIC para conhecimento e providências afetas.

Brasília, 30 de março de 2010.

Alice Serpa Braga
Coordenadora Nacional de Estudos e Pareceres

DE ACORDO

À DILIC, nos termos do
Despacho nº 0474/2010 PFE/
CONEP.
BRASÍLIA, 14/04/10

Alexandre Coelho Neto
Procurador Chefe
PFE/IBAMA

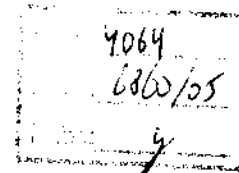
Pedro Alberto Bigelli
Diretor de Licenciamento Ambiental
DILIC/IBAMA
29/03/10

À Dre- Liliam.

Segun as orientações dos
Despachos e dos documentos
em processo.



Encaminhamento de Documento




DOCUMENTO

Nº Documento: 02001.003035/2010-04
Nº Original: OFÍCIO Nº 222/2010-TCU/SECEX-AM
Origem: TCU
Data: 31/03/2010
Assunto: DOCUMENTAÇÃO E INFORMAÇÃO
Resumo: ENCAMINHA PARA CONHECIMENTO E ADOÇÃO DA MEDIDA
PREVISTA NO ITEM 9.2 CÓPIA DO ACÓRDÃO Nº 275/10,
ACOMPANHADO DO RELATÓRIO E VOTO QUE O FUNDAMENTAM.

ANDAMENTO

Remetente: TCU
Destinatário: DILIC
Data de Andamento: 31/03/2010
Observação: DE ORDEM À DILIC, PARA PROVIDÊNCIAS PERTINENTES C/C À
AUDITORIA PARA ACOMPANHAR.


Vitor Carlos Kaniuk
Chefe de Gabinete
IBAMA

Confirmando o recebimento do documento acima descrito

Assinatura e Carimbo

De ordem da Assessoria
da DILIC, à COTRA.

Em 07/04/10.

Patrícia.

Patrícia de Abreu
Secretária
CGTMO/DILIC

Aos Analistas

braga

kausa

Fabio T.



Lilian

para conhecimento e proci-
dências, quando do ato,
no do que institucional

16/4/10

Tatiana Veil

Tatiana Veil de Souza
Coordenadora de Licenciamento de Transporte
COTRA/CGTMO/DILIC/IBAMA

 Tribunal de Contas da União Secretaria de Controle Externo - AM Avenida Joaquim Nabuco, 1193 Centro Manaus/AM 69020-030 (92) 3622-1576 - seceex-am@tcu.gov.br			COMUNICAÇÕES PROCESSUAIS <small>446139784</small>
NATUREZA Comunicação	OFÍCIO N.º 222/2010-TCU/SECEX-AM	DATA 17/03/2010	PROCESSO N.º 015.334/2009-5
DESTINATÁRIO A Sua Senhoria, o Senhor ROBERTO MESSIAS FRANCO PRESIDENTE DO INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS NATURAIS RENOVÁVEIS - MMA			Fls.: 4065 Proc.: 6860/2010 Rec.: 
ENDEREÇO SCEN - Trecho 2 - Ed. Sede do Ibama - Asa Norte		CIDADE / UF Brasília/DF	CEP 70818-900

Senhor Presidente,

Encaminho a Vossa Senhoria, para conhecimento e adoção da medida prevista no item 9.2, cópia do Acórdão nº 275/2010, acompanhado do Relatório e Voto que o fundamentam, adotado por este Tribunal em Sessão do Plenário de 24/2/2010, ao apreciar o processo de Solicitação do Congresso Nacional (TC 015.334/2009-5).

2. Informo que o não-cumprimento à deliberação do Tribunal sujeita o responsável à multa prevista no art. 58, § 1º, da Lei nº 8.443/92.

Atenciosamente,



NAZARE R. ZUARDI
Secretária de Controle Externo

MMA - IBAMA
Documento:
02001.003035/2010-04

Data: 31 / 03 / 10

CIENTE: Em, / / Assinatura:
Quando do atendimento da presente comunicação, favor referenciar, com o devido destaque, as informações sobre os números do processo e do ofício, respectivamente. Atendimento ao público externo: dias úteis, de segunda a sexta-feira, das 10 às 18 horas. O TCU disponibiliza vista eletrônica e habilitação de procuradores em sua página na internet (www.tcu.gov.br). Acesse o ícone e-TCU e saiba como utilizar os serviços.

EMBRANCO



Fis.: 4066
Proc.: 6860/05
Doc.: 4

Quarta-feira, 17 de Março de 2010.

Pesquisa número:	2
Pesquisa refinada:	{tagRefQ}
Expressão de Pesquisa:	Pesquisa em formulário - documento número: 275, ano do documento: 2010, colegiado. Plenário
Bases pesquisadas:	Acórdãos
Documentos da base:	Acórdão
Documentos recuperados:	1
Documento Mostrado:	1

Identificação

Acórdão 275/2010 - Plenário

Número Interno do Documento

AC-0275-05/10-P

Grupo/Classe/Colegiado

GRUPO I / CLASSE II / Plenário

Processo

015.334/2009-5

Natureza

Solicitação do Congresso Nacional

Entidade

Entidade: Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes - DNIT

Interessados

Interessado: Comissão de Meio Ambiente, Defesa do Consumidor e Fiscalização e Controle do Senado Federal

Sumário

SOLICITAÇÃO DO CONGRESSO NACIONAL. FISCALIZAÇÃO DAS OBRAS DE PAVIMENTAÇÃO E RECUPERAÇÃO DA BR 319, RODOVIA QUE LIGA MANAUS/AM A PORTO VELHO/RO. CONHECIMENTO. DILIGÊNCIAS. REALIZAÇÃO DE LEVANTAMENTO DE AUDITORIA. ATENDIMENTO INTEGRAL. INFORMAÇÃO À COMISSÃO DE MEIO AMBIENTE, DEFESA DO CONSUMIDOR E FISCALIZAÇÃO E CONTROLE DO SENADO FEDERAL. ARQUIVAMENTO

Assunto

Solicitação do Congresso Nacional

Ministro Relator

André Luís de Carvalho

Representante do Ministério Público

não atuou

Unidade Técnica

EM BRANCO

Fls.:	4067
Proc.:	6810/05
Rubr.:	✓

Secex/AM

Advogado Constituído nos Autos:
não há

Relatório do Ministro Relator

Trata-se de solicitação da Comissão de Meio Ambiente, Defesa do Consumidor e Fiscalização e Controle - CMA do Senado Federal, encaminhada a este Tribunal pelo presidente da CMA, Senador Renato Casagrande, por meio do Ofício nº 44/2009-CMA, de 30/6/2009, fl. 1, no qual requer, com fulcro no art. 71, incisos IV e VII da Constituição Federal, a realização de auditoria contábil, financeira, orçamentária e operacional nas obras de pavimentação e recuperação da BR 319, rodovia que liga Manaus/AM a Porto Velho/RO, a cargo do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes - DNIT.

2. A presente solicitação derivou do Requerimento nº 46/2009-CMA, FLS. 2/3, de autoria da Senadora Marina Silva, e aprovado por aquela Comissão em 30/6/2009, tendo como objetivo verificar a existência de avaliação prévia da viabilidade técnica e socioeconômica do referido empreendimento, nos termos do art. 10, § 4º, da Lei nº 11.653, de 7 de abril de 2007, e avaliar a eficiência, eficácia, efetividade e economicidade do projeto, frente a outras alternativas de transporte na região amazônica.

3. Constatou, ainda, do Requerimento nº 46/2009 o pedido para que a realização da auditoria levasse em consideração a metodologia e os critérios utilizados no estudo "Eficiência econômica, riscos e custos ambientais da reconstrução da rodovia BR 319", elaborado por Leonardo C. Fleck, com patrocínio da organização não-governamental - ONG Conservação Estratégica (Conservation Strategy), conforme cópia acostada às fls. 4/87.

4. Após análise preliminar da Secex/AM, fls. 95/100, o então relator deste feito, Ministro Raimundo Carreiro, em despacho de 29/7/2009, fl. 103, conheceu desta solicitação, nos termos do art. 4, inciso I, alínea "b", da Resolução TCU nº 215, de 20 de agosto de 2008, e autorizou a realização de diligências e levantamento de auditoria no DNIT, consoante proposta da unidade técnica.

5. Dessa forma, a Secex/AM realizou laborioso trabalho de auditoria, fls. 202/271, do qual, destaco os seguintes pontos:

5.1 A construção da BR 319 foi iniciada em 1968 e concluída em 1973, sendo oficialmente inaugurada em 27/3/1976. Atualmente, por falta de manutenção, o tráfego na rodovia é praticamente inexistente;

5.2 a obra foi incluída no Plano Plurianual - PPA 2004-2007 e também se encontra no PPA 2008-2011 e no Programa de Aceleração do Crescimento - PAC do Governo Federal, com previsão de gasto de cerca de R\$ 600 milhões;

5.3 os trabalhos de auditoria não se limitaram apenas ao DNIT, sendo necessárias visitas, reuniões e aplicação de questionários a diversos órgãos/entidades da Administração Pública Federal, dos governos dos estados do Amazonas, de Rondônia e de Roraima, às prefeituras locais e a entidades privadas e pesquisadores ligados ao assunto.

6. Reproduzo a seguir, por questão de concisão e de pertinência aos questionamentos ora examinados, alguns excertos do mencionado trabalho:

"(...) II - Desenvolvimento dos trabalhos de levantamento de auditoria.

Neste tópico serão desenvolvidas informações pertinentes à fase executória do Levantamento de Auditoria, onde se apresenta os achados após a análise das questões de auditoria para efeito de atendimento da solicitação emanada do Congresso Nacional.

Para tanto, dividiu-se o trabalho nas vertentes legal, social, econômica, técnica e ambiental, outras alternativas de transporte na região, análise swot e análise das questões de auditoria, para no final concluir e sugerir o encaminhamento para o deslinde do processo.

1. Vertente legal.

EMERGENCY

Fls.: 4068
Proc.: 6862/05
Rubr.: 7

O primeiro objetivo da solicitação do Congresso Nacional foi verificar se as obras relativas à pavimentação e recuperação da BR-319 possuem avaliação prévia da viabilidade técnica e socioeconômica, nos termos do artigo 10, §4º, da Lei nº 11.653, de 2008.

Para tanto, passou-se a analisar a legislação pertinente, após realização de diligências ao DNIT e ao Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão (Of. SECEX/AM nº 898 e 900, ambos de 6 de agosto de 2009 - fls. 105 e 107, Vol. 1), conforme segue.

O art. 10, § 4º, da Lei nº 11.653, de 2008, que trata do Plano Plurianual para o período 2008/2011, traz a exigência de realização de avaliação prévia de viabilidade técnica e socioeconômica para obras, conforme redação a seguir:

"§ 4º Serão adotados critérios e requisitos adicionais para a execução, acompanhamento e controle, interno e externo, incluindo a avaliação prévia da viabilidade técnica e socioeconômica, sempre que o custo total estimado do projeto de grande vulto for igual ou superior a:

I - cem milhões de reais, quando financiado com recursos do orçamento de investimento das estatais, de responsabilidade de empresas de capital aberto ou de suas subsidiárias; ou

II - cinquenta milhões de reais, quando financiado com recursos do orçamento fiscal e da seguridade social ou com recursos do orçamento das empresas estatais que não se enquadrem no disposto no item anterior."

Nesse sentido, a solicitação do Congresso Nacional que originou o presente levantamento de auditoria indagou justamente a existência da aludida avaliação.

Instado a se manifestar, o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes - DNIT argumentou pela dispensabilidade in casu do estudo de viabilidade (fls. 126/131).

De fato, verifica-se que assiste razão ao DNIT. A Lei nº 5.917, de 10 de dezembro de 1973, que instituiu o Plano Nacional de Viação - PNV traz a seguinte exceção:

"Art. 3º O Plano Nacional de Viação será implementado no contexto dos Planos Nacionais de Desenvolvimento e dos Orçamentos Plurianuais de Investimento, instituídos pelo Ato Complementar nº 43, de 29 de janeiro de 1969, modificado pelo Ato Complementar nº 76, de 21 de outubro 1969, e Lei Complementar nº 9, de 11 de dezembro de 1970 obedecidos, especialmente os princípios e normas fundamentais seguintes, aplicáveis a todo o Sistema Nacional de Viação, e inclusive à navegação marítima, hidroviária e aérea:

(...) i) tanto os investimentos na infra-estrutura como a operação dos serviços de transportes reger-se-ão por critérios econômicos; ressalvam-se apenas, as necessidades imperiosas ligadas à Segurança Nacional, e as de caráter social, inadiáveis, definidas e justificadas como tais pelas autoridades competentes, vinculando-se, porém, sempre aos menores custos, e levadas em conta outras alternativas possíveis;"

Do aludido normativo depreende-se que a avaliação econômica do empreendimento fica dispensada se houver situações relevantes de segurança nacional e interesse social.

Nesse sentido, o Diretor-Geral do DNIT, por intermédio da Portaria nº 1.562, de 26 de dezembro de 2008 (fl. 132), reconheceu e declarou como de relevante interesse social inadiável as obras de infra-estrutura de transportes constantes do Programa de Aceleração do Crescimento - PAC e sob jurisdição do Ministério dos Transportes e gerenciamento do DNIT, dispensando-lhes o estudo de viabilidade econômica.

Além da questão de interesse social decorrente da aludida declaração formal, a rodovia BR-319 apresenta uma nuance de segurança nacional.

O Decreto-Lei nº 1.164, de 1º de abril de 1971, trazia a seguinte disposição:

"Art. 1º São declaradas indispensáveis à segurança e ao desenvolvimento nacionais, na região da Amazônia Legal, definida no artigo 2º, da Lei nº 5.173, de 27 de outubro de 1966, as terras devolutas situadas na faixa de cem quilômetros de largura, em cada

lado do eixo das seguintes rodovias já construídas, em construção ou projetadas:
(...). VI - BR-319 - Trecho: Manaus-Humaitá-Porto Velho, na extensão aproximada de 760 km;"

O referido normativo foi revogado pelo Decreto-Lei nº 2.375, de 24 de novembro de 1987, o qual deixou de fazer referência às rodovias, passando a utilizar o critério do município. Veja-se:

"Art. 1º Deixam de ser consideradas indispensáveis à segurança e ao desenvolvimento nacionais as atuais terras públicas devolutas situadas nas faixas, de cem quilômetros de largura, em cada lado do eixo das rodovias, já construídas, em construção ou projetadas, a que se refere o Decreto-lei nº 1.164, de 1º de abril de 1971, observado o disposto neste artigo.

Parágrafo único. Persistem indispensáveis à segurança nacional e sob o domínio da União, dentre as terras públicas devolutas em referência, as que estejam:

(...). II - contidas nos Municípios de Humaitá (AM), São Gabriel da Cachoeira (AM), Caracará (RR), Porto Velho (RO), Ji-Paraná (RO), Vilhena (RO), Altamira (PA), Itaituba (PA), Marabá (PA) e Imperatriz (MA)."

No caso presente, a BR-319 passa pelos municípios de Humaitá e Porto Velho, revelando-se que parte de seu trajeto encontra-se em área de segurança nacional.

Além deste aspecto formal, é relevante a explicação fornecida pelo Comando da 12ª Região Militar, por meio do Of. Nº 058/C3L, de 13 de outubro de 2009, que busca demonstrar materialmente a importância da rodovia para a segurança nacional. Segundo a referida unidade militar, as organizações militares sediadas nos Estados de Rondônia, leste do Acre e sul do Amazonas, fazendo fronteira com o Peru e a Bolívia, dependem logisticamente da 12ª Região Militar, que está sediada em Manaus. Além das informações, o referido comando encaminhou o filme de reconhecimento da estrada realizado no início do ano de 2009 (fls. 154/156, anexo 1).

Da mesma forma, a 17ª Brigada de Infantaria de Selva, que ocupa o espaço geográfico mencionado, está localizada em Porto Velho, de modo que a BR-319 torna-se imprescindível por ser uma ligação entre o órgão apoiador (12ª Região Militar) e a unidade operacional (17ª Brigada de Infantaria de Selva), seja em um ambiente de hostilidade ou em ambiente de paz.

Em épocas de guerra, segundo o aludido documento:

"A Doutrina Militar Terrestre estabelece que os órgãos envolvidos no apoio logístico às tropas em operações e que estão situados mais à retaguarda deverão realizar esse apoio por intermédio de um Eixo Prioritário de Transporte (EPT). O EPT deverá contemplar necessariamente vários modais de transporte, com intuito de flexibilizar a logística, criando, dessa forma, alternativas para o apoio às tropas em combate. O eixo Manaus-AM - Porto Velho-RO constitui um EPT de fundamental importância para as Forças Armadas, principalmente para o Exército Brasileiro. Atualmente, esse EPT dispõe apenas de dois modais: o aéreo e o hidroviário. Com a BR-319 ficando em condições de trafegabilidade, o EPT ficaria constituído de três modais de transporte, o que facilitaria sensivelmente o escoamento dos meios necessários para o apoio de forças em combate."

No que concerne aos tempos de paz, o Exército salienta que os modais aéreo e hidroviário, apesar de indispensáveis, apresentam desvantagens que comprometem a eficiência e a rapidez do apoio logístico. O transporte aéreo possui limitações de peso e volume, além de envolver altos custos. Segundo a 12ª Região Militar, a aeronave C-105 tem custo da hora de voo de US\$ 3.312,20 (três mil e trezentos e doze dólares e vinte centavos) com carga útil de 5,5 toneladas, ao passo que a aeronave C-130 tem custo da hora de voo de US\$ 2.920,00 (dois mil e novecentos e vinte dólares) com carga útil de 12 toneladas. No que concerne ao modal hidroviário os problemas dizem respeito à lentidão, uma vez que, em média, uma balsa do Centro de Embarcações do Comando Militar da Amazônia leva 9 dias para ir de Manaus a Porto

Fls.: 4069
Proc.: 6860/05
Subst.: 4

Velho:

O Exército Brasileiro, por intermédio da 12ª Região Militar, afirma que a BR-319 será uma alternativa que irá minimizar os problemas dos outros modais existentes.

A relevância da rodovia BR-319 para a segurança nacional mostra-se ainda mais clara diante da proposta encaminhada por meio do Of. nº 7 - SÃO.DOC/A1.DEC, de 26 de outubro de 2009, do General de Exército Ítalo Fortes Avena, Chefe do Departamento de Engenharia e Construção, à Diretoria-Geral do DNIT, no sentido de demonstrar o interesse do Exército em assumir a manutenção de toda a extensão da rodovia após a conclusão dos trabalhos de restauração, pavimentação e melhoramentos (fl. 144, anexo 1).

Foi solicitada manifestação acerca do referido estudo ao Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão, o qual respondeu pelo Of. 437 SE/MP, de 31/8/2009, nos termos do Memorando nº 403/SPI/MP, de 25 de agosto de 2009, da Secretaria de Planejamento e Investimentos Estratégicos, que (fls. 190):

"(...) esta Secretaria não recebeu o referido estudo em decorrência da aplicação do §1º do Art. 3º da Portaria Interministerial nº 10/MP/MF/CC, de 2005, que dispensou de análise pela Comissão de Monitoramento e Avaliação - CMA projetos cujos investimentos foram iniciados antes de 1º de janeiro de 2006." (fls. 164/165)."

Examinando-se a legislação acima, verifica-se que o projeto da rodovia BR-319 está dispensado de apresentação de estudo prévio de viabilidade econômica. Neste caso, qualquer estudo como o realizado no EIA-RIMA ou o da ONG Conservation Strategy Fund são meramente indicativos, sem qualquer valor legal.

Cabe ressaltar que o DNIT estaria incorrendo em irregularidade grave, violando os princípios da legalidade, economicidade e celeridade se contratasse tais estudos, tendo em vista que pelo princípio da legalidade positivado no artigo 37 da Constituição Federal, a Administração Pública só deve fazer o que determina a lei.

Por outro lado, os estudos técnicos pertinentes à obra de engenharia foram contratados pelo DNIT, como demonstrado na vertente técnica abaixo, tendo em vista que se faz necessário no projeto básico e projeto executivo, estudos preliminares para conhecimento das características da obra, para utilização de tecnologias compatíveis com o empreendimento.

2. Vertente social.

A pavimentação e reconstrução da rodovia BR-319 tem sido reivindicada por vários seguimentos da sociedade amazonense, rondoniense e roraimense por diversos motivos.

Na auditoria, foram encaminhados questionários e entrevistados entidades representativas para se contextualizar esse aspecto. Sistematizaram-se os principais motivos apresentados nos tópicos seguintes:

Integração da região.

A pavimentação e reconstrução da rodovia BR-319 ligará Porto Velho a Manaus e conseqüentemente à Boa Vista por meio da rodovia BR-174 e ao restante da malha viária do país. Além do mais, com a conclusão da construção da ponte sobre o rio Tacutu, na divisa entre Roraima e Guiana, os tráfegantes da BR-319 poderão chegar à Venezuela e Guiana.

Considerando-se ainda a conclusão da Rodovia Interoceânica Brasil/Peru com previsão para outubro de 2010, a BR-319 intermediará a ligação do Norte do país ao Peru, Venezuela e Guiana.

A operacionalização da estrada desencadearia um fluxo de deslocamento de pessoas entre os Estados beneficiados e possibilitaria o acesso a outros centros, ou seja, formará um eixo de integração e combaterá o isolamento dos municípios que ficam em seu trecho, bem como das capitais do Amazonas e Roraima.

Nesse sentido, no Fórum Amazônia Legal realizado em Palmas/TO, houve um manifesto favorável pela pavimentação e reconstrução da estrada, encaminhado ao Presidente da República em nome de 10 (dez) Federações do Comércio de Bens, Serviços e Turismo da Região Norte. Naquele documento, foi invocada a integração regional e as vantagens da rodovia

nos termos a seguir (fls. 269/271, anexo 1, vol. 1):

"Com efeito, a pavimentação da BR-319, impõe-se pela necessidade de integração da Região e constitui-se sob a ótica do sistema de transporte e logística, uma obra estratégica do ponto de vista da sustentabilidade.

As vantagens dessa Rodovia podem ser apresentadas (...)

. O transporte terrestre é 78% mais rápido e eficiente quando comparado ao transporte fluvial;

. O Acesso as cidades às 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 é inferior a rota fluvial.

. Com relação ao prazo de transporte, acarreta 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."

A Associação Comercial do Amazonas (ACA) encaminhou pronunciamento veementemente favorável à pavimentação e reconstrução da estrada alegando fatores como isolamento, logística de transporte, crescimento e qualidade de vida das pessoas que vivem no interior do Estado do Amazonas, nos termos do Of. 287/09, de 28 de outubro de 2009 (fls. 280/300, anexo 1, vol. 1).

No mesmo sentido, a Associação Comercial de Rondônia trata da inclusão social (Of. ACR 026/2009, 19 de outubro de 2009 - fls. 275/276, anexo 1, vol. 1):

"A pavimentação/reconstrução da rodovia BR-319, propiciará um resgate histórico de todas as pessoas que vivem e moram ao longo dessa rodovia e que hoje se encontram em situação difícil por falta de transporte seguro. Será o resgate da dignidade das pessoas que se encontram abandonadas. Com essa pavimentação, as pessoas terão melhor qualidade de vida, melhor e adequado acesso aos serviços públicos, principalmente saúde, educação e segurança. O trânsito de ambulâncias, hoje, é praticamente impossível. As viagens são realizadas por avião, que é muito caro ou por água, que é demorada, insegura e incerta."

A Federação das Associações Comerciais e Industriais de Roraima - FACIR e a Associação Comercial e Industrial de Roraima - ACIR manifestaram-se favoravelmente à reconstrução da estrada BR-319, pois entendem que o empreendimento trará benefícios ao abastecimento, ao escoamento da produção e à circulação da população em direção à região centro-sul (fls. 273, anexo 1, vol. 1).

A integração regional e as melhorias nas condições de vida da população são reforçadas pelo Prefeito de Manauquiri/AM nos termos do Of. 488/2009-GP, de 14 de outubro de 2009 (fls. 122/124, Anexo 1):

"Com a regular trafegabilidade da Rodovia BR 319, o acesso aos grandes centros nas áreas de educação e saúde existentes na Capital do Estado e em outras regiões do País tornar-se-ão mais abrangíveis, visto que o custo do transporte aéreo e o "tempo" que se gasta com o transporte fluvial, principais meios de locomoção atuais, dificultam a entrada e o interesse de concorrências empresariais de ambos os setores, por se tornarem de custo elevado, dificultando o processo da educação e da saúde pela população menos favorecida. Com a BR 319, fica facilitado o acesso e o custo benefício para transporte de pessoas enfermas para tratamento especializado em Manaus, e se necessário, para outros centros brasileiros. A educação no âmbito municipal terá facilitado o transporte escolar com mais eficiência, segurança e pontualidade."

No mesmo sentido, o Prefeito do Careiro manifestou-se no Of. 103/2009, de 13 de outubro de 2009 (fls. 117/121, anexo 1):

"Mas, é incomensurável lembrar que um dos principais benefícios a serem trazidos

pela abertura da Rodovia BR-319 é a inclusão social, vez que nossa população terá acesso aos grandes centros urbanos, difusores de cultura, costumes, etc, tirando os municípios desse isolamento geográfico, que tanto tem entravado as perspectivas de desenvolvimento e progresso local."

E acrescenta:

"Para a população e o município do Careiro, é imprescindível a abertura da BR-319, sob pena de frearmos nosso progresso e/ou tornar-nos um município fantasma, pois num mundo globalizado, em que as comunicações e informações nos chegam a cada instante, em tempo real, é inadmissível que continuemos nesse isolamento geográfico, devido a entraves burocráticos, mas essa mesma globalização nos permite refletir e saber dosar desenvolvimento e preservação, possibilitando um futuro melhor para todos."

O Prefeito de Borba, por meio do Of. 091/2009-GPMB, de 9 de outubro de 2009, entende que futuramente a pavimentação da BR-319 pode contribuir para o desenvolvimento local, com escoamento da produção, acesso aos serviços de saúde e educação, bem como pela integração daquela municipalidade com o restante do país (fls. 116, anexo 1).

O Prefeito de Manicoré/AM argumenta que a recuperação da BR-319 facilitará a chegada de medicamentos ao município, fato que melhorará as condições de saúde da população (Of. 288/2009 - GP, 4 de novembro de 2009 - fls. 125/127, anexo 1).

Por fim, cabe destacar que o cidadão comum também reivindica a pavimentação da BR-319 tornando-a apto à trafegabilidade, de ponta a ponta. Há, inclusive, diversos processos tramitando desde 2003, no DNIT, no Ministério Público Federal, no Ministério dos Transportes e na Secretaria de Desenvolvimento Sustentável do Amazonas, tendo por parte o Sr. Álvaro Ângelo, escritor paulista e ex-morador da cidade de Manaus, solicitando esclarecimentos sobre a não conclusão da estrada e reivindicando o término das obras. Ele relata o descaso com a manutenção da estrada, que levou a empresa Eucatur a retirar linha de transporte regular de Manaus para Porto Velho, que facilitava o deslocamento de pessoas da região. Em Porto Velho, essas pessoas deslocavam-se para o Centro-oeste e Sudeste do Brasil em ônibus regulares (fls. 452/476, anexo 1, vol. 2).

Turismo regional.

A abertura da estrada possibilitará um fluxo de turismo intra-regional. Esse deslocamento atualmente é dificultado pelos longos períodos de viagem e de falta de segurança do meio fluvial e dos elevados valores das passagens aéreas.

Segundo a Associação Comercial de Rondônia (Of. ACR 026/2009, de 2009 - fls. 275/276, anexo 1, vol. 1):

"Haverá um incremento considerável na indústria do turismo porque permitirá o transporte por ônibus, vans e automóveis, que hoje é impossível, e com o asfaltamento as pessoas poderão se deslocarem até Manaus de automóveis ou de ônibus, o que dará condições de muitas pessoas que, hoje, não podem se deslocarem, a poderem realizar essa viagem e com isso haverá benefícios para o turismo, para o intercâmbio cultural e para a aproximação dos indivíduos."

O Prefeito de Manaquiri/AM apontou que existem projetos na área de esporte e implantação de turismo ecológico e rural e o funcionamento da BR-319 desenvolverá esses empreendimentos (fls. 122/124, Anexo 1).

Importância da BR-319 para a comunicação na região.

O segmento da rodovia BR-319 entre o km 250 e o km 655,7 é objeto do processo de licenciamento ambiental e em razão do Termo de Acordo e Compromisso não há obras em andamento. Assim, são poucas as pessoas e os veículos que circulam neste trecho. Todavia, mesmo com dificuldade de acesso, a Empresa Brasileira de Telecomunicações S/A - Embratel faz o percurso para manutenção dos cabos de fibra ótica, que possibilitam o acesso à internet pelas empresas e pessoas da cidade de Manaus.

Em reunião com o Gerente Técnico de Operações da Embratel no Amazonas,

constatou-se que a empresa decidiu empreender a ligação de fibra entre Manaus e Porto Velho no ano de 2005, utilizando-se de torres repetidoras de rádio que já tinham sido construídas ao longo do traçado da BR-319 durante os anos de 1980.

Para a consecução das obras foi posta em prática uma logística complexa, tendo em vista o estado de intrafegabilidade de boa parte do trecho entre o km 250 e o km 655,7. Após a conclusão da interligação ótica, foi necessário criar uma estrutura de conforto em cada uma das torres repetidoras, de modo a acomodar os técnicos responsáveis pela manutenção, tendo em vista que o acesso ao local é complicado e que é preciso armazenar mantimentos.

A Embratel providenciou ainda uma empresa terceirizada para a realização de manutenção dos cabos, que utiliza apenas veículos tracionados para trafegar no local. Foi relatado ainda que a difícil acessibilidade provoca ausência das autoridades, facilitando a ocorrência de furtos, sobretudo dos equipamentos de geração de energia elétrica a partir de luz solar, os quais servem às torres repetidoras.

Por meio do Ofício CT- [EBT-MNS - 005/2009] (fls. 265/266, anexo 1, vol. 1), a Embratel relatou que a pavimentação da BR-319 minimizará seus custos e agilizará a manutenção dos equipamentos quando necessário. A empresa cita ainda que as condições atuais da estrada demandam um maior número de equipes técnicas e um aporte maior de recursos, uma vez que se vê obrigada a construir acessos provisórios em determinados trechos da referida rodovia, sobretudo na estação de chuvas mais intensas na região, ou seja, de dezembro a maio. Seguem relatório fotográfico e filme cedidos pela Embratel demonstrando a situação da estrada em diversos trechos e a operacionalização da manutenção dos cabos de fibra ótica (fls. 267/268, anexo 1, vol. 1).

Segundo a Embratel, toda essa dificuldade se reflete no custo do serviço de provimento de internet. Conforme notícias divulgadas na imprensa, a cidade de Manaus tem a internet banda larga mais cara do país, grande parte em função da ausência de concorrência no mercado (fls. 272, Anexo 1, Vol. 1 e 598/599, anexo 1, vol. 2).

Com efeito, a única empresa que se dispôs a enfrentar as dificuldades da região e instalar o cabo de fibra ótica foi a Embratel. Essa situação, aliada aos altos custos de manutenção, tornam elevados os preços da internet praticados em Manaus.

A pavimentação da BR-319, dessa forma, além de reduzir os custos de manutenção da rede de fibra ótica, estimulará que outras empresas possam instalar suas próprias redes em função da eliminação dos obstáculos, criando-se um ambiente concorrencial mais adequado, o que poderá ocasionar a redução dos preços da internet oferecida aos usuários da cidade de Manaus.

3. Vertente econômica.

A reconstrução da rodovia BR-319 tem sofrido uma série de manifestações favoráveis e contrárias nos diversos meios de comunicação e especialmente na internet. Além da vertente ambiental, analisada em tópico próprio, muito se tem questionado sobre o aspecto da viabilidade econômica da obra.

Apesar de esse empreendimento prescindir de estudo de viabilidade econômica em razão de dispositivos legais abordados no tópico referente à vertente legal, essa Equipe de Auditoria pesquisou junto aos stakeholders interessados, bem como em estudos da academia para levantar informações econômicas sobre essa obra.

Conforme Nota Técnica nº 20/2008-GOGEC, de 4 de novembro de 2008, da Coordenação de Estudos Econômicos e Empresariais - GOGEC da Superintendência da Zona Franca de Manaus - SUFRAMA, a maior parte do transporte dos produtos do Polo Industrial de Manaus para a região Centro-Sul é feita pelo modal rodo-fluvial. Este consiste no uso de balsas até Belém ou Porto Velho e, destas cidades até o Centro-Sul, com a utilização das rodovias (fls. 748/759, Anexo 1, Vol. 3). (...).

Na referida Nota Técnica, por meio de dados obtidos junto à Transportadora Expresso Araçatuba, a SUFRAMA estipula que o tempo gasto com o modal rodo-fluvial via Porto

Fis.:	4021
Proc.:	6862/05
dez):	
Poder:	h

Velho é de 12 (doze dias) no total, enquanto que via Belém o tempo é de 10 dias. Utilizando-se dados da mesma empresa, a SUFRAMA estima que com a BR-319, poderá ser utilizado o modal rodoviário puro com o tempo total de 6 (seis) dias: (...).

A Federação das Indústrias do Estado do Amazonas - FIEAM e o Centro da Indústria do Estado do Amazonas - CIEAM, em documento intitulado "A Importância da BR-319", de 12 de novembro de 2009, estimaram que o transporte rodoviário puro trará uma redução de 20% no mínimo em relação ao combinado rodo-fluvial, em razão da menor movimentação da carga, dispensa de prático na condução de rebocadores e balsa, desembarço e liberação da mercadoria nos reembarques, diminuição no tempo de transporte e consequente diminuição no custo de alimentação (fls. 725746, anexo 1, vol. 3).

Por outro lado, o estudo da ONG Conservation Strategy citando tese de doutorado de K. Teixeira intitulada "Investigação de opções de transporte de carga geral em contêineres nas conexões com a região amazônica", aponta que (fls. 39):

"(...) a rota via BR-319 também é mais rápida em relação à segunda melhor rota atual, via Hidrovia do Amazonas/Rodovia Belém-Brasília, tomando somente 61% do tempo da rota concorrente, mas com custo 3,6% superior."

Em decorrência dessas abordagens referentes às reduções de tempo e custo no transporte de cargas, muito se tem discutido sobre o verdadeiro interesse do Polo Industrial de Manaus - PIM, inserido no modelo Zona Franca de Manaus - ZFM, na reconstrução da rodovia.

O estudo da ONG Conservation Strategy comenta, apoiado em texto de autoria dos pesquisadores Philip Fearnside e Paulo Graça, que (fls. 23):

"O alto custo de transporte entre Manaus e o sudeste do País, através dessa rodovia, fez com que a produção industrial de Manaus fosse exportada por navios ou via aérea. O baixo nível de uso da rodovia reduziu o interesse por sua manutenção que, aliado ao transporte de carga acima da capacidade do pavimento, levou boa parte da rodovia a deteriorar-se por completo, a ponto de ter seu tráfego interrompido em 1986."

Tal assertiva leva à interpretação que o não haveria interesse do PIM na rodovia BR-319. Some-se a isso a afirmação dos aludidos pesquisadores Philip Fearnside e Paulo Graça, em estudo denominado "O EIA-RIMA da Rodovia BR-319: Decisão Crítica sobre a Abertura do Coração da Amazônia ao Desmatamento" de que (fls. 672, Anexo 1, Vol. 3):

"(...) a inexistência de interesse [do PIM] é completamente verdadeira, e isto foi declarado publicamente pelo representante da Federação das Indústrias do Amazonas (FIAM) no evento realizado na Superintendência da Zona Franca de Manaus (SUFRAMA) em 19 de março de 2008. Evento que teve por objetivo debater a proposta, que estava sendo apoiada pelo governo do Estado do Amazonas naquele momento, para substituir o projeto da rodovia BR-319 por uma ferrovia."

Além disso, a própria Universidade Federal do Amazonas - UFAM fez consignar no EIA/RIMA que "representantes das indústrias de Manaus têm indicado que, no momento, a rodovia teria baixa importância para o Pólo Industrial de Manaus". Ocorre que, a despeito da credibilidade das pessoas e entidades envolvidas nas citadas declarações, a FIEAM e o CIEAM, entidades representativas da classe industrial no Amazonas, manifestaram perante esta Equipe de Auditoria, tanto em reuniões quanto por escrito, que há relevante interesse do setor na recuperação da BR-319.

No mencionado documento "A Importância da BR-319" a FIEAM e o CIEAM afirmam que a BR-319 constitui-se em mais uma opção modal para a entrada de mercadorias, matéria-prima, insumos e componentes e para a saída de mercadorias e escoamento da produção industrial e regional, bem como para o fluxo de turistas. Ainda sustentaram que sempre realizaram atividades com o intuito de sensibilizar os agentes governamentais da importância da BR-319, como seminários, encontro de empresários, endereçamento de cartas ao Ministro dos Transportes e ao Presidente da República, além de manifestarem opiniões na imprensa local (fls. 725/746, Anexo 1, Vol. 3).

No mesmo documento, as entidades apontaram 19 (dezenove) benefícios que o empreendimento pode gerar (fls. 729/731, Anexo 1, Vol. 1):

"Benefícios:

1. Constitui-se numa opção modal relevante para o transporte dos produtos fabricados pelo Distrito Industrial de Manaus, que a partir da reconstrução da BR 319 passa a dispor de melhores condições de competitividade, facilitando o escoamento da produção bem como da comercialização de produtos regionais.
2. Possibilitará a integração com outras modalidades de transportes complementando a penetração da região pelos cursos d'água, objetivando a eliminação do isolamento de populações e a promoção definitiva da integração econômica de comunidades até agora a margem do progresso, abrindo novas perspectivas de ligação com o restante do país.
3. Será a única via rodoviária disponível aos Estados de Roraima e Amazonas com os demais estados brasileiros, assumindo caráter estratégico e de grande importância socioeconômica.
4. Estabelecerá um fluxo de carga tanto no sentido interior capital dos estados do Amazonas e Roraima e vice-versa, quanto entre os próprios municípios produtores e consumidores de produtos regionais.
5. Possibilitará o barateamento do transporte de carga e das mercadorias, face às melhores condições de competitividade em razão do menor período de tempo a ser gasto para que os produtos cheguem ao mercado consumidor possibilitando a redução de custos.
6. Possibilitará a integração com importante corredor de transporte sulamericano ao ligar o Brasil, através do vetor de Integração do Arco Norte, com saída para as Guianas, Suriname e Venezuela e com o vetor de Integração Pacífico Norte rumo ao Peru, Colômbia, Equador e Bolívia, interligando-se com os sistemas modais desses países, acessando aos portos de Illo e Matarani no Pacífico.
7. A viabilização intermodal continental possibilitará o processo de integração política, social e econômica com esses países modernizando a infra-estrutura regional estimulando o desenvolvimento sustentável de sub-regiões isoladas.
8. Reduzirá ao mínimo as barreiras e gargalos de infra-estrutura de transporte apoiando as atividades produtivas vocacionais e potencialidades de cada localidade, seja para o consumo interno da região ou para a exportação aos mercados globais.
9. Diminuirá a carência de transporte demandada pelas empresas da região. A falta de opção que afeta negativamente o fluxo de bens e serviços, impactando negativamente na competitividade dos produtos da região, frente principalmente, aos produzidos em outros países.
10. Melhorará consideravelmente as condições de vida dos habitantes dos municípios que serão beneficiados com a BR 319, que hoje enfrentam grandes dificuldades para seu abastecimento e de saída aos seus produtos.
11. Complementará os diferentes modos de transporte, integrando os modais logísticos, configurando uma rede multimodal que contribuirá com o desenvolvimento sustentável.
12. Favorecerá a integração turística com o crescimento exponencial do fluxo de turistas e do intercâmbio comercial e cultural.
13. Diminuirá o custo de transporte e aumentará as condições de competitividade dos produtos da região.
14. Propiciará o crescimento do IDH dos municípios sobre a influência da BR 319, através do desenvolvimento sustentável de transformação dos recursos naturais em fontes de renda para a população.
15. Aumentará o comércio intra-regional com melhoria da qualidade dos produtos e serviços.
16. Possibilitará a integração das cadeias produtivas com geração de emprego e

Fls.:	4272
Processo:	6862/05
Assinatura:	4

renda.

17. Possibilitará o aproveitamento das potencialidades regionais e locais.

18. Aperfeiçoará a logística: estabelecendo a competitividade e integração entre os modos rodoviário, rodo-fluvial, cabotagem e aéreo.

19. Contribuirá para o combate as desigualdades regionais, reduzindo custos de transporte e gargalos na logística."

Os demais atores interessados no processo de recuperação da estrada, assim se manifestaram:

O Secretário de Planejamento de Roraima entende que a recuperação da BR-319 representa incentivo à movimentação comercial entre o sul do Brasil, Manaus, Boa Vista, Venezuela e Guiana. A ligação com a Guiana por meio da ponte sobre o rio Tacutu permitirá o comércio da Região Norte do Brasil com o Caribe, inclusive com a exportação de produtos oriundos do sul do país e por fim, acrescenta que haverá redução dos custos de transporte e das mercadorias (Of. SEPLAN/CGC/ 1214/2009, de 29 de outubro de 2009 - fls. 136/140, Anexo 1).

O Secretário de Estado do Desenvolvimento Econômico e Social de Rondônia, por meio de expediente datado de 8 de outubro de 2009, relata de forma veemente a importância econômica da construção da estrada para aquele Estado, nos termos a seguir (fls.133/135, Anexo 1):

"Em atenção ao Ofício supracitado, vimos pelo presente prestar as seguintes informações:

A concretização da pavimentação/reconstrução da rodovia BR-319 se reveste de grande importância para o Estado de Rondônia, uma vez que temos nossa economia assentada em grande parte no Agronegócio, já atendendo parte do mercado consumidor do Amazonas, Roraima e Venezuela, com perspectivas de ampliação, sendo que todo atendimento a esses mercados se dá atualmente através da utilização da hidrovía Madeira/Amazonas ou via aérea, o que poderá ser dinamizado com a utilização da rodovia, com grande impacto na redução de custos quando comparado ao frete aéreo e redução de tempo no atendimento do mercado consumidor citado, quando comparado ao tempo gasto através do escoamento fluvial.(...)

Uma vez possibilitada a ampliação/dinamização do escoamento de nossa produção, conseqüentemente ter-se-á um aumento de atividades agroindustriais nos núcleos urbanos, que complementarão o desenvolvimento e ampliarão a geração de riquezas e oportunidades de novos empregos, com grande impacto na melhoria da qualidade de vida de nossa população.

No momento se encontram em desenvolvimento através do Governo do Estado de Rondônia, diversos programas e/ou projetos que tem o objetivo fundamental de melhorar a capacidade produtiva interna, o que inclui a modernização e profissionalização do processo produtivo, principalmente junto aos agricultores familiares, os quais ocupam 80% de nossas propriedades rurais; a consolidação do Distrito Industrial de Porto Velho e o desenvolvimento de estudos e busca de parceiros para expansão remota das instalações portuárias, em razão do aumento da demanda externa por nossos produtos. Por outro lado, a localização geográfica privilegiada de Rondônia, aliada aos grandes investimentos estratégicos como: a Construção do Complexo Hidrelétrico do Rio Madeira, a Conclusão da Rodovia Interoceânica Brasil/Peru (previsão outubro/2010), fazem deste Estado um potencial centro de logística e de comércio exterior para o nosso país, o que demanda a expansão das alternativas para escoamento de nossa produção e conseqüentemente o alcance de novos mercados consumidores."

O Prefeito de Manaquiri/AM salienta que a ligação terrestre tem preferência como meio de locomoção por grande parte da população, bem como para escoar a produção agrícola e bens de consumo pela facilidade de acesso a Manaus. Informa que em decorrência das vazantes dos rios, o acesso rodoviário é o único meio de transporte para deslocar carga e pessoas (fls. 122/124, Anexo 1).

O Prefeito de Manicoré/AM informou que muito agricultores moram em comunidades próximas ao ramal que faz ligação com a rodovia BR-319 e vão ter a possibilidade de escoar seus produtos para venda em outros municípios do Amazonas, Roraima e Rondônia, podendo obter melhores preços, principalmente, por se livrarem do comércio atravessador, que sempre impõe um preço limitado ao produto local (fls. 125/127, Anexo 1).

O Presidente da FIER, na Carta nº 115/2009 - PRE, de 8 de outubro de 2009, informa que a estrada irá contribuir para a redução de custos, no tocante ao frete das mercadorias provenientes das regiões Sudeste, Sul e Centro-Oeste e que beneficiará a economia, uma vez que haverá significativa redução no tempo de chegada e partida de mercadorias em Roraima (fls. 274, anexo 1, vol. 1).

É inegável, após as informações levantadas, que a reconstrução e operacionalização da BR-319 desencadeará benefícios econômicos para a região, seja decorrente da melhoria e ampliação da logística de transporte, seja pela interligação ao Centro-Sul do país a países fronteiriços do norte do país, seja pelo desenvolvimento do potencial turístico.

Todavia, o aspecto econômico não é o principal fator para a decisão política de reconstruir a estrada. Os aspectos da integração das capitais do Amazonas e Roraima, o fator decorrente da segurança nacional e as melhorias de condições sociais para as populações envolvidas direta ou indiretamente na área de influência da estrada devem ter pontuação mais relevantes no processo decisório, em razão de todas as contingências estruturais, dimensionais, ambientais, econômicas e sociais dessa peculiar região do território brasileiro.

4. Vertente técnica.

A obra BR-319 tem como faixa de domínio a área destinada a assentar a rodovia, incluindo pistas de rolamento, canteiros, taludes, elementos de drenagem, sinalização e faixas laterais de segurança, com a extensão de 60 metros nos trechos Manaus/Careiro Castanho e Humaitá/Porto Velho, e de 100 metros no trecho Careiro Castanho/Humaitá.

O projeto geométrico enquadra-se na Classe 3 de rodovias federais do DNIT, determinando uma velocidade de 80 km/h e contempla dois tipos de revestimento asfáltico: o concreto betuminoso usinado à quente (CBUQ) e a areia asfalto usinada à quente (AAUQ).

Em decorrência do Termo de Acordo e Compromisso - TAC firmado entre o DNIT e o IBAMA, a obra ficou dividida em 4 (quatro) segmentos (fls. 364/372, Anexo 1, Vol. 1):

Segmento A - Manaus - Travessia Rio Tupanã, km 0,00 ao km 177,80, com de extensão: 177,80 km;

Segmento B - Entroncamento BR-230(A) - Início Travessia Rio Madeira, trecho: km 655,70 ao km 877,40, com extensão de 221,70 km, sendo dividido em cinco lotes.

Segmento C - Travessia Rio Tupanã - Fim das Obras, trecho: km 177,80 ao Km 250,00, com extensão de 72,20 km.

Segmento Central: compreendendo o trecho do km 250 ao km 655,7, sendo dividido em quatro lotes.

Os segmentos A e B obtiveram licenciamento para obras de manutenção e restauração, o segmento C para obras de pavimentação e reconstrução da rodovia e o segmento central necessita de EIA-RIMA.

(...). O segmento A teve concluída toda a pavimentação e executados 60% (sessenta por cento) da infraestrutura das 2 pontes previstas (careiro-Castanho no km 113 e Tupana no km 177,8 (fls. 826, anexo 1, vol. 4).

Em relação à viabilidade técnica do empreendimento, foi realizada pesquisa buscando-se informações do Exército Brasileiro, executor de vários trechos da estrada e do próprio DNIT (Of. 041 -E1.S1, de 2009- 2º Grupamento de Engenharia e Of. 3467/2009-DG, de 2009 - DNIT - fls. 143/153, Anexo 1 e fls.309/362, anexo 1, vol. 1).

As soluções técnicas para construção de estradas devem ser procedidas após estudos do solo, do clima e das condições ambientais gerais, para se dimensionar sub-base,

Fis.: 4033
Proc.: 6860/05
Folha: 9

base, reforço, subleito e revestimento, estimando-se a vida útil para tráfego predeterminado.

A rodovia BR-319 teve a sua primeira etapa de pavimento executada no início da década de 1970, sendo projetada e pavimentada em pista simples, com duas faixas de tráfego, largura total de 8,0 metros (6 metros de pista de rolamento e 1,0 metro de acostamento de cada lado), com as seguintes camadas:

- Revestimento: 3 cm de AAUQ (areia asfalto usinada à quente);
- Proteção de terraplenagem: 15 cm de solo melhorado com 3% de cimento;
- Acabamento de terraplenagem: 15 cm de solo com CBR mínimo de 10.

As características dessas camadas correspondem a uma estrutura adequada para um pavimento de baixo volume de tráfego.

Nesse sentido, o projeto era limitado a uma carga máxima de 6 toneladas por eixo, todavia, se tinha expectativa de reforçar as camadas de base e revestimento e alargamento da plataforma, quando a ocupação da região aumentasse o volume de tráfego e viabilizasse economicamente o investimento em pavimentação definitiva.

A previsão inicial não se concretizou e ainda ocorreram as seguintes situações que levaram a inviabilizar o tráfego na rodovia:

- a limitação por eixo foi abandonada pela pressão dos transportadores para utilizar a rodovia com carretas de alta capacidade;
- a conservação e manutenção rotineira assumida pelo DNER, em 1976, foram interrompidas no período de 1981 a 1985 por escassez de recursos.
- em 1986, foram retomados os serviços de manutenção, todavia, a estrada exigia completa restauração e as medidas adotadas eram apenas paliativas para reduzir os atoleiros e permitir o tráfego em condições precárias na estação seca.

A partir de 2007, o Departamento de Engenharia e Construção do Exército Brasileiro iniciou a recuperação de alguns segmentos, com recursos descentralizados via convênio.

Esses trechos são:

- Lote 1/Sul (7º BEC) compreendendo o trecho da Polícia Rodoviária Federal (Manaus) - Divisa Amazonas/Rondônia, subtrecho BR-230 (Humaitá - Igarapé São João), segmento B - km 678,6 a km 718, extensão de 40 km;
- Lote 3 (5º BEC) compreendendo o trecho da Polícia Rodoviária Federal (Manaus) - Divisa Amazonas/Rondônia, subtrecho Igarapé São João - Igarapé Galo, segmento B - km 763,6 a km 813,6, extensão de 50 km;
- Lote 5/Sul (5º BEC) e 7º BEC) compreendendo o trecho Manaus - Porto Velho, subtrecho BR-230 - início Travessia do Rio Madeira e acesso a Humaitá, segmento B - km 655,7 a km 678,6 e km 613,2 a km 619,9;
- Lote C (6º BEC) compreendendo o trecho da Polícia Rodoviária Federal (Manaus) - Divisa Amazonas/Rondônia, subtrecho AM-356 - Igarapé Novo, segmento C - km 198,2 a km 250, extensão de 51,8 km.

A rodovia BR-319 foi construída entre os rios Madeira e Purus e em razão desse fato, o leito onde se encontra a estrada corresponde a uma região alagadiça e pantanosa. Nos períodos de cheias desses rios, alguns trechos do traçado da estrada ficam cobertos por água na região do Município de Careiro da Várzea, como ocorreu em 2008.

Em razão de a região ser pantanosa, algumas medidas técnicas devem ser adotadas para impedir a ação da água, seja por percolação ou por capilaridade. Essas medidas podem ser:

- Alargamento da plataforma;
- Elevação do greide em trechos críticos, como aumento das camadas de reforço;
- Execução de drenos longitudinais profundos;
- Execução de enrocamento de pedra jogada para oferecer suporte às camadas

de pavimentação.

Relativamente aos lotes 1, 3 e 5 (Segmento B), executados pelo Exército Brasileiro, o dimensionamento do pavimento foi desenvolvido de acordo com a Instrução de Serviço IS-211 do DNIT, a partir dos resultados obtidos nos estudos geotécnicos e tráfego prevendo-se a utilização da estrada pelo período de 10 (dez) anos.

Os estudos do subleito consistiram na pesquisa dos solos que comporiam a camada final de terraplenagem e avaliação dos resultados dos ensaios do pavimento existente.

Nas áreas em que o suporte se mostrou deficiente os projetos dos lotes previram uma camada de reforço maior ou execução de enrocamento de pedra jogada para oferecer suporte às camadas de pavimentação. Ressalte-se que o DNIT respondendo questionamentos do IBAMA (OF. 2360/2009/DG/DNIT) e registrados na Nota Técnica 106/2009 - COTRA/CGTMO/DILIC/IBAMA (fls. 517, anexo 1, vol. 2), informou que foram realizados estudos para verificar se mantinha ou substituiu o material do subleito no trecho central, com a realização de 4000 furos e 12000 ensaios de caracterização.

Os lotes 1 e 5 não são alagados no período chuvoso. Todavia, as áreas lindeiras ao corpo estradal alagam, sendo prevista a utilização de bueiros tubulares de 1 (um) metro de diâmetro até celulares duplos com 2,5m de lado.

No caso do lote 3, ocorre alagamento entre as estacas 2300 e 2450, dentro do off-set da pista, nas laterais da saída do aterro. A solução autorizada pelo DNIT foi o emprego de enrocamento de pedra.

Em relação ao lote C (Segmento C) a solução técnica executada e aprovada pelo DNIT foi o aproveitamento das duas camadas de pavimento existente como camada de reforço ao novo pavimento, pois esse trecho não é alagado durante o inverno.

Nos segmentos onde o greide projetado é mais elevado em relação ao existente, o reforço será executado com materiais de jazidas, com espessura de 20 cm, atendendo o que estabelece o Método de Projeto de Pavimentos Flexíveis do DNER de 1996.

Outro aspecto, é que a rodovia BR-319 está sendo projetada para um tráfego de carga de 10 toneladas por eixo, equivalendo a carga de 45 toneladas por caminhão.

Para que esse peso seja observado, faz-se necessário, quando de sua implementação, a instalação de balanças e postos de fiscalização, para evitar a danificação precoce do pavimento.

Em relação ao trecho do meio, o DNIT apresentou as seguintes informações (Ofício 3467, de 2009 - fls.309/362, anexo 1, vol. 1):

"Os projetos referentes aos lotes 1,2 e 3 (do km 260,40 ao km 383,10) no trecho que está pendente o licenciamento ambiental, encontram-se em análise e as soluções apresentadas por ocasião dos projetos ainda não são definidas, estando sujeitas a alterações.

Por oportuno, informaram quanto aos demais lotes, que ainda não possuem portaria de aprovação, os quais são discriminados a seguir: o lote 1,1 (Segmento - km 383,10 ao km 410,60) e o lote 1.2 compreendido do km 410,60 ao km 444,80 ambos da Projetista Maia Melo, o lote 2, situado do km 444,80 ao km 498,5 - (Projetista - Laghi), o lote 3, no segmento que se inicia no km 498,50 ao km 563,70 - (Projetista - ATP) e o lote 4, do km 563,70 ao km 655,3 - (Projetista Contécnica), que já foram solicitadas às empresas projetistas a cópia da versão em meio magnético das minutas dos projetos executivos, bem como, a emissão de Parecer Técnico, afim de que a consultoria informe quanto a possibilidade de existência de segmentos inseridos em áreas alagadiças, para que seja verificado se a solução apresentada no projeto é mais viável."

Segundo informações contidas no EIA-RIMA, no trecho do meio, haverá substituição de 439 (quatrocentos e trinta e nove) bueiros metálicos, sendo previsto a construção de 19 (dezenove) pontes para travessia dos cursos d'água. O projeto deve prevê a execução de uma nova plataforma, sendo de 7 metros para as duas faixas de tráfego, com 3,50 metros cada, bem como acostamento com 1 metro em cada lado (fls. 493/497, anexo 1, vol.

4024
1860/05
✓

2).

Foram destinados também 0,30 metro para o sistema de drenagem de águas pluviais, totalizando 9,3 m de plataforma. A obra será executada tendo como principais serviços a terraplanagem, drenagem superficial, obras de arte, pavimentação, sinalização e proteção ambiental.

Examinando-se, preliminarmente, os elementos apresentados, verifica-se que a rodovia BR-319 chegou a um estágio de abandono quase que total pelo Governo Federal, principalmente no final da década de 80 e por toda década de 90, principalmente no seu trecho central.

A estrada foi projetada para utilização em 10 anos, necessitando de manutenção constante. Todavia, não foi isso que ocorreu. As medidas adotadas foram paliativas com operações pontuais de tapa-buraco para sua trafegabilidade, quando precisava de obras de maior envergadura e definitivas.

Ressalte-se que o pior trecho é o central, onde em vários locais a camada asfáltica de proteção inexistente e a estação chuvosa, em cada ano, cuida de deteriorar progressivamente aquelas áreas. Mesmo assim, a estrada é transitável pela equipe de manutenção da Embratel que possui postos ao longo do seu curso para manter o cabeamento de fibra de telefonia, pelo Exército que faz a manutenção em alguns trechos, por moradores da área, por equipes de pesquisa e aventureiros.

As soluções técnicas para sua recuperação e reconstrução após se examinar as informações prestadas pelo DNIT e Exército Brasileiro, mostram-se adequadas e razoáveis para os padrões de construção de estrada na Amazônia, pela elevação de greide, utilização de sistema de drenagem profunda e superficial, construção de pontes sobre córregos e substituição de bueiros.

Além do mais, os trabalhos, nas áreas executadas e a executar, serão feitos sobre o corpo estrada existente, com a devida recuperação de base e sub-base.

Não se pode deixar de considerar a competência técnica do empreendedor na construção de estradas em todo o Brasil e na Amazônia, como a BR-364 (trecho Acre), BR-317 (Boca do Acre) e BR-163 (Pará) e que a rodovia BR-319 não é uma estrada nova. Ela foi construída e pavimentada de uma extrema a outra e em razão de falta de investimento do governo federal, entrou em processo de deterioração por falta de manutenção contínua.

Por fim, cabe registrar que o DNIT firmou convênio com o Governo do Estado do Amazonas (Processo 50601.000336/2008-37) para a execução do trecho do meio.

Os dados do convênio são (OF. SEPLAN 559/GS, de 6 de novembro de 2009 - fls. 129/132, Anexo 1):

- Valor total da obra: R\$ 506.390.791,57;
- Contrapartida: R\$ 15.191.723,75;
- Valor empenhado: R\$ 65.985.968,00;
- Data do empenho: 20/12/2008;

5. Vertente ambiental.

A questão ambiental vem sendo colocada como a principal preocupação para a não liberação de licença ambiental para execução do trecho central da rodovia BR-319 e desde a celebração do TAC, em 2007, todas as obras no referido trecho não podem ser executadas, até a expedição da referida licença.

Ressalte-se, que em 2005, o DNIT tinha programado manutenção naquele trecho e que em decorrência de decisões judiciais motivadas pelo Ministério Público Federal, as obras foram paralisadas, sendo liberados, por ocasião do TAC, apenas os trechos A, B e C, ficando o trecho central sem qualquer tipo de manutenção até a presente data.

Histórico do processo de licenciamento ambiental.

Desde o dia 9 de agosto de 2005, quando o DNIT requereu a Licença de Operação para regularização da BR 319 - do Segmento km 0 ao km 559,5 no Estado do Amazonas e do

Segmento km 0 ao km 20,9, no Estado de Rondônia, totalizando 880,4 km de extensão, de acordo com a Portaria Interministerial nº 273, de 3 de novembro de 2004, muitas ações tiveram que ser empreendidas a fim de se chegar à etapa atual. Por isso, faz-se necessário o histórico para melhor compreensão dos fatos (fls. 342/349, anexo 1, vol. 1):

17 de Outubro de 2005 - O IBAMA emitiu o Ofício nº 639/2005-DILIQ/IBAMA informando que os trechos 1, 2 e 5 enquadravam-se na Portaria Interministerial (PI) nº 273 de 2004, que os trechos 3 e 4 não se enquadravam naquela portaria e seria necessário requerimento de licenciamento ambiental e elaboração de EIA/RIMA;

14 de outubro de 2005 - ocorreu 1ª Audiência de Conciliação e Arbitramento, da qual participaram MT, MMA, DNIT, IBAMA, AGU, e MPF/AM. Essa Audiência foi a ação cautelar preparatória da Ação Civil Pública do MPF/AM, cujo objeto era a suspensão imediata das obras de Recuperação da BR-319 alegando que a mesma não se enquadrava nos termos da PI Nº273, de 2004 e, ainda, que a contratação das empresas contrariava os art. 6º, IX c/c art. 7º § 2º, I, e art. 12º, VII, todos da Lei 8.666, de 21 de junho de 1993;

17 de novembro de 2005 - O Tribunal Regional Federal - TRF decidiu pela suspensão da liminar e a continuação das obras entre os trechos do Km 166 e Km 370 e Km 655,7 a Km 877,4.

15 de dezembro de 2006 - DNIT requereu ao IBAMA a licença prévia para 285,7 km de extensão no Subtrecho Igarapé Novo - Entroncamento da BR-230 (A), Segmentos km 370 - km 655,7;

23 de janeiro de 2007 - O IBAMA emitiu o Ofício nº 9/2005, por meio do qual solicitou que a LP deveria ser requerida para o trecho km 177,8 - km 678,6, totalizando 510,1 km de extensão e que seria necessária a elaboração de EIA/RIMA. Na ocasião o IBAMA determinou que fossem paralisadas as obras de pavimentação, exploração de área de empréstimo, canteiro-de-obras e realização de desmatamento no trecho entre os km 166 e km 370 de responsabilidade da Construtora Gautama Ltda. até o licenciamento normal da rodovia;

8 de fevereiro de 2007 - O DNIT, atendendo exigência do Ibama, requereu a LP para os trechos km 168,5 - km 678,6;

22 de junho de 2007 - O processo de Licenciamento Ambiental foi conciliado pelo Termo de Acordo e Compromisso (TAC) firmado entre o DNIT e Ibama, o qual estabeleceu critérios e procedimentos para adequação do licenciamento e regularização ambiental.

25 de junho de 2007 - o DNIT/CGMAB, por meio do Of. nº 716/2007/CGMAB, solicitou ao IBAMA um termo de referência específico para a BR-319, com objetivo de elaboração de EIA/RIMA para fins de licenciamento ambiental;

9 de julho de 2007 - o DNIT/CGMAB, por meio do Of. nº 747/2007/CGMAB/DPP, encaminhou ao IBAMA o formulário de requerimento referente à solicitação de Licença Prévia da BR- 319, trecho entre os kms 250 a 655,7;

3 de agosto de 2007 - o Ibama/DILIC-CGTMO, por meio do Of. nº 213/2007-CGTMO/DILIC, encaminhou ao DNIT/CGMAB a minuta do Termo de Referência para elaboração do EIA/RIMA da BR-319, trecho entre os kms 250 a 655,7;

8 de outubro de 2007 - o IBAMA/DILIC-CGTMO, por meio do Of. nº 357/2007-CGTMO/DILIC, encaminhou ao DNIT/CGMAB a minuta do Termo de Referência definitivo para elaboração do EIA/RIMA da BR-319, trecho entre os kms,250 a 655,7;

24 de janeiro de 2008 - reuniram-se o DNIT e a FUNAI, além da UFAM para esclarecimentos relativos ao TR emitido pela FUNAI para elaboração do EIA/RIMA da BR-319, trecho entre os kms 250 a 655,7;

13 de fevereiro de 2008 - o IBAMA/DILIC-CGTMO, por meio do Of. nº 124/2008-CGTMO/DILIC, encaminhou ao DNIT/CGMAB, alterações e inserções no Termo de Referência na elaboração do EIA/RIMA, da BR-319;

20 de maio de 2008 - o DNIT/CGMAB, por meio do Of. nº 601/2008/CGMAB/DPP, encaminhou ao IBAMA reiteração do pedido de autorização para coleta de material de fauna

Fls.: 4035
Proc.: 6862/05
Ass.: 6

para a complementação do EIA/RIMA da BR-319;

6 de junho de 2008 - o IBAMA/COEFA/CGFAP/DBFLO, por meio do Of. nº 342/2008- COEFA/CGFAP/DBFLO, encaminhou ao DNIT/CGMAB, a autorização para realizar a pesquisa para o EIA/RIMA da fauna da BR-319;

10 de julho de 2008 - o IBAMA/DILIC, por meio do Of. nº 066/2008-CGTMO/DILIC, encaminhou ao DNIT/CGMAB, o Termo de Referência definitivo para a elaboração do EIA/RIMA da BR-319;

16 de setembro de 2008 - o DNIT/CGMAB, por meio do Of. nº 1163/2008/CGMAB/DPP, encaminhou ao IBAMA, o EIA/RIMA do trecho entre os kms 250 a 655,7 para fins de licenciamento ambiental da BR-319;

8 de janeiro de 2009 - o DNIT/CGMAB, por meio do Fax nº 002/2009, encaminhou ao ICMBIO, a solicitação de autorização para análise da fauna em complementação ao EIA/RIMA da BR- 319;

9 de janeiro de 2009 - o IBAMA, por meio do Of. nº 018/2009/DG, encaminhou ao DNIT/DG, a aceitação solicitação de informações complementares ao EIA/RIMA;

16 de janeiro de 2009 - o DNIT/CGMAB, por meio do Of. nº 030/2009, encaminhou ao IBAMA, a nova proposta de escala e formas de apresentação do mapeamento do EIA/RIMA da BR- 319;

19 de janeiro de 2009 - o DNIT/CGMAB, por meio do Of. nº 051/2009/DG, encaminhou a FUNAI/CGPIMA, a solicitação da necessidade da manifestação desse órgão para os devidos andamentos do licenciamento da BR-319;

27 de janeiro de 2009 - o DNIT/CGMAB, por meio do Of. nº 085/2009, encaminhou ao IBAMA/DILIC, a lista com redefinição das escalas e formas de apresentação do mapeamento do EIA/RIMA da BR-319;

30 de janeiro de 2009 - o DNIT/CGMAB, por meio do Of. nº 030/2009, encaminhou ao IBAMA/DILIC, a nova localização do Módulo 1 referente à coleta de dados de fauna para o EIA/RIMA da BR-319;

4 de fevereiro de 2009 - o IBAMA/DILIC, por meio do Of. nº 106/2009, encaminhou ao DNIT/DG, a informação de que o EIA/RIMA terá que atender as exigências expressas nas NT/IBAMA nº 252/08, 253/08 e 016/09;

12 de fevereiro de 2009 - o IBAMA/DILIC, por meio do Of. nº 170/2009, encaminhou ao DNIT/DG, informou que considerou o EIA/RIMA viável para a análise ambiental e sugeriu o encaminhamento aos órgãos envolvidos e municípios no licenciamento ambiental da BR-319, desse documento;

12 de fevereiro de 2009 - o DNIT/DPP, por meio do Of. nº 019/2009/DPP, encaminhou ao IBAMA/DILIC, o EIA/RIMA da BR-319 com as devidas adequações solicitadas (EIA-RIMA em CD, fls. 160/162).

19 de fevereiro de 2009 - o IBAMA/DILIC, por meio do Of. nº 170/2009, encaminhou ao DNIT/DG, a informação de que o EIA/RIMA é passível de aceitação para dar início as análises para o licenciamento ambiental da BR-319;

26 de fevereiro de 2009 - o DNIT, por meio dos Ofícios nº 202-BERJRI/AM; 204-BORBA/AM e CANJTAMA/AM; 205-CAREIRO da VARZEA/AM; 206-CAREIRO/AM; 207-HUMAITÁ/AM; 209-MANAQUIRI/AM; 210-MANICORÉ/AM; 211-PORTO VELHO/RO; 213-MANAUS/AM; 214-IPAAM/AM; 217- IBAMA/RO; 220-IBAMA/AM; 221-SEDAM/RO; 373-IPHAN; 374- MMA/SEC Amazônia; 375-MMA; 376-MS/SVS; 377-ICMBIO; 378-FUNAI; 379-INCRA/2009/DG encaminhou o EIA/RIMA da BR-319;

19 de março de 2009 - o IBAMA/DILIC, por meio do Of. nº 273/2009, encaminhou ao DNIT/DG, a informação relativa ao início do prazo para solicitação de Audiências Públicas para o licenciamento ambiental da BR-319;

25 de março de 2009 - o IPHAN, por meio do Of. nº 045/09/GEPAN/DEPAM/IPHAN, encaminhou ao DNIT, resposta ao Of. 373/09/DG-DNIT,

solicitando manifestação relativa ao patrimônio cultural e arqueológico do trecho a ser licenciado da BR-319. O IPHAN manifestou-se fazendo diversas considerações e recomendações e concluiu que do ponto de vista deste órgão não havia objeção à emissão da LP por parte do IBAMA;

1º de abril de 2009 - o IBAMA/DILIC, por meio do Of. nº 346/2009, encaminhou ao DNIT/DG, a sugestão de datas para a realização das audiências públicas para o licenciamento ambiental da BR-319;

3 de abril de 2009 - o DNIT/DPP-CGMAB, por meio do Of. nº 437/2009/CGMAB, encaminhou ao IBAMA/DILIC, os locais de realização das audiências públicas com a respectiva capacidade com o objetivo de licenciamento ambiental da BR-319;

6 de abril de 2009 - o DNIT/DPP-CGMAB, por meio do Of. nº 443/2009/CGMAB, encaminhou ao IBAMA/DILIC, os locais com os respectivos endereços para a realização das audiências públicas com o objetivo de licenciamento ambiental da BR-319;

13 de abril de 2009 - o IBAMA/DILIC-COTRA-CGTMO, por meio do Of. nº 76/2009, encaminhou ao DNIT/DG, a confirmação das datas e locais da realização das audiências públicas para o licenciamento ambiental da BR-319;

15 de abril de 2009 - o DNIT/DPP-CGMAB, por meio do Of. nº 493/2009/CGMAB, encaminhou a FUNAI/CGPIMA, solicitação de manifestação acerca do componente indígena do EIA/RIMA para fins de licenciamento ambiental da BR-319;

29 de abril de 2009 - o DNIT/DPP-CGMAB, por meio do Of. nº 531/2009/CGMAB, encaminhou ao IBAMA/DILIC, o Of. nº 045 do IPHAN com o parecer referente ao EIA/RIMA da BR-319;

12 de maio de 2009 - o DNIT/DPP-CGMAB, por meio do Of. nº 566/2009/CGMAB, encaminhou a FUNAI/CGPIMA, reiterou a solicitação de manifestação acerca do componente indígena do EIA/RIMA para fins de licenciamento ambiental da BR-319;

29 de maio de 2009 - a SEDAM/RO, por meio do Of. nº 1199/2009, encaminhou ao DNIT/DG, o parecer favorável à reconstrução/pavimentação e ao licenciamento ambiental da BR-319;

5 de junho de 2009 - o IBAMA/DILIC, por meio do Of. nº 587/2009, encaminhou ao DNIT/DG, a solicitação do envio das anuências dos órgãos ICMBIO, SEDAM, SDS/AM, FUNAI e MS/SVS relativas ao licenciamento ambiental da BR-319;

10 de junho de 2009 - a FUNAI, por meio do Of. nº 185/2009/PRES/FUNAI, encaminhou ao DNIT/DG, a resposta relativa ao procedimento de licenciamento ambiental quanto às questões indígenas, onde esse órgão não vê óbices para a liberação da Licença Prévia da BR-319;

15 de junho de 2009 - o DNIT/DPP-CGMAB, por meio do Of. nº 722/2009/CGMAB, encaminhou ao IBAMA/DILIC, as mídias com as gravações das audiências públicas referentes ao licenciamento ambiental da BR-319;

5 de junho de 2009 - a SDS/AM, por meio do Of. nº 348/2009, encaminhou ao IBAMA/DILIC-CGTMO, o parecer favorável a reconstrução/pavimentação e ao licenciamento ambiental da BR-319, considerando as unidade de conservação estaduais;

22 de junho de 2009 - o IPHAN, por meio do Of. nº 107/09/GEPAN/DEPAM/IPHAN, encaminhou ao DNIT/CGMAB, confirmação do parecer que o empreendimento está apto a receber a LP e que enviou o ofício para conhecimento do IBAMA/DILIC, dia 23/06/09, por meio Of. nº 106/2009;

1º de julho de 2009 - o IBAMA, por meio do Of. nº 497/2009/GP, solicitou ao DNIT/DG, a necessidade de informações complementares referentes ao EIA/RIMA da BR-319;

6 de julho de 2009 - o DNIT/DPP-CGMAB, por meio do Of. nº 860/2009/CGMAB, encaminhou ao IBAMA/DILIC, solicitação de envio ao DNIT cópia do parecer técnico do IBAMA referente ao EIA/RIMA da BR-319;

Fis.: 4036
Processo: 6816/05
nº
IBAMA

9 de julho de 2009 - o IBAMA/DILIC-COTRA-CGMTO, por meio do Of. nº 166/2009, encaminhou ao DNIT/DG, o Parecer Técnico nº 078-COTRA/CGMTO/DILIC/IBAMA que contemplava a análise do EIA/RIMA da BR-319;

10 de julho de 2009 - o IBAMA, por meio do Of. nº 523/2009-GP, encaminhou ao DNIT/DG, retificação o Ofício nº 497/2009-GP/IBAMA no item referente ao tema flora e solicitou complementação considerando "um novo mapeamento das formações vegetais na AII e AID, nova escolha dos pontos de amostragem, escolha de metodologia adequada a ser empregada e respeito à sazonalidade considerando as 4 fases de variação do ambiente amazônico ao longo do ano: seca, início de cheia, cheia e vazante" do EIA/RIMA da BR-319;

31 de julho de 2009 - o DNIT/DG, por meio do Of. nº 2360/2009, encaminhou ao IBAMA, resposta ao Of. nº 497/2009/IBAMA referente ao EIA/RIMA da BR-319;

6 de agosto de 2009 - o IBAMA, por meio do Of. nº 602/2009-GP, encaminhou ao DNIT/DG o mesmo conteúdo do Of. 532, que retificou o Ofício nº 497/2009-GP/IBAMA no item referente ao tema flora e solicitou complementação considerando "um novo mapeamento das formações vegetais na AII e AID, nova escolha dos pontos de amostragem, escolha de metodologia adequada a ser empregada e respeito à sazonalidade considerando as 4 fases de variação do ambiente amazônico ao longo do ano: seca, início de cheia, cheia e vazante" do EIA/RIMA da BR-319;

22 de setembro de 2009 - o IBAMA, por meio do Of. nº 997/2009/DILIC/IBAMA, encaminhou ao DNIT/DG resposta aos ofícios 2360 e 2627/2009/DG/DNIT quanto à necessidade de informações complementares do EIA no processo de licenciamento ambiental da BR-319;

O DNIT, após receber o Of. 997/2009, passou a providenciar o atendimento de parte das exigências contidas nele e ao mesmo tempo está analisando outras que considera já respondidas no ofício anterior encaminhado ao IBAMA (Of. nº 2360/200-DNIT/DG). Até a presente data o IBAMA ainda não emitiu a Licença Ambiental Prévia.

GRUPO de Trabalho BR-319 e Unidades de Conservação federais.

Em 22 de agosto de 2008, por meio de Portaria nº 295, do Ministério do Meio Ambiente, foi instituído o Grupo de Trabalho (GT) ad hoc com a finalidade de elaborar proposta sobre as diretrizes e acompanhar o processo de Licenciamento Ambiental da rodovia BR-319 no Estado do Amazonas.

O referido GT tinha a incumbência de 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, tais como definição dos espaços territoriais especialmente protegidos, as zonas de exclusão e propostas alternativas menos impactantes.

Dentro deste grupo, foi criado o subgrupo para elaborar a proposta de proteção e implementação de unidades de conservação da BR-319. Nesse sentido, foi definida como área de influência da rodovia BR-319 as terras que abrangem grande parte do interflúvio Purus-Madeira em seus cursos médio e baixo no Estado do Amazonas, bem como pequena parte do extremo noroeste do Estado de Rondônia (fls. 559/586, anexo 1, vol. 2).

A área de influência da BR-319, conta com 29 unidades de conservação, sendo 11 unidades federais, 10 unidades do Estado do Amazonas e 8 unidades do Estado de Rondônia (fls. 559/586, anexo 1, vol. 2).

Entre as unidades de conservação federais sob influência direta da rodovia BR-319, quatro são de proteção integral e sete de uso sustentável, sendo que no ano de 2008 foram criadas cinco e ampliadas duas.

Em levantamento feito pelo GT, foi verificada falta de recursos humanos nas unidades de conservação federais e estaduais, sendo este fato um dos maiores desafios para implementação dessas unidades, (...).

O GT apresentou as seguintes estratégias de implementação das unidades de

conservação (fls. 559/586, Anexo 1, Vol. 2).

- Criação de vagas e autorização de concursos públicos para o cargo de analista ambiental (AA);

- ações estruturantes nos primeiros dois anos, sendo no primeiro ano o desenvolvimento do plano de manejo, formação do conselho gestor, e plano de proteção e implantação do programa de monitoramento.

- ações de manutenção a partir do segundo ano, com a consolidação dos levantamentos da situação fundiária da unidade e a dotação de sua respectiva infraestrutura.

- dotação orçamentária para atender os custos de implantação e manutenção.

O GT informou que em razão das datas de criação e diferenças de infraestrutura entre as UC, algumas apresentam ações de implementação, seja por parte dos gestores, seja por meio de iniciativas de outros patrocinadores, como no caso da ESEC Cuniã, RESEX Lago do Cuniã, RESEX Lago do Capanã Grande, FLONA Balata-Tufari, FLONA Humaitá, RDS Piagaçu-Purus e RDS do Rio Amapá.

Para o exercício da fiscalização e do monitoramento das unidades de conservação relativas à rodovia BR-319, o GT estabeleceu a necessidade de criação de nove Postos de Fiscalização Ambiental Integrada, que se estruturarão como unidades de controle e fiscalização em áreas avançadas ao longo da fronteira de expansão do desmatamento, em locais estratégicos das vias rodoviárias e fluviais, sendo, portanto, seis postos de fiscalização terrestre e três postos de fiscalização fluviais, conforme segue (fls. 559/586, Anexo 1, Vol. 2).

Postos de fiscalização terrestre: Extrema/RO. BR-319, próxima a Porto Velho, Entroncamento BR-319 com a BR-230, Entrocamento da BR 230 com a Estrada do Estanho, Entrocamento da BR-319 com a estrada de acesso ao Município de Manicoré/AM, BR-319, próximo ao Município do Careiro/AM.

Postos de fiscalização fluviais: Rio Purus, na altura do Município de Lábrea/AM; Rio Purus, na região da REBIO Abufari, Rio Madeira, na região do Município de Novo Aripuanã/AM.

A estrutura operacional de cada posto será de uma sala de vigilância e operações, sala de informática e de comunicação por rádio, sistema de comunicação portátil, veículo utilitário, moto tipo enduro, duas voadeiras, uma lança de 20 pés.

O DNIT celebrou com o Exército convênio no valor de R\$ 29.110.000,00 (vinte e nove milhões, cento e dez mil reais) para a demarcação e sinalização das unidades de conservação e destinou cerca de R\$ 9.500.000,00 (nove milhões e quinhentos mil reais), para construção de 7 postos de fiscalização rodoviário e 3 fluviais (fl. 557, verso, anexo 1, vol.2 e fl. 334, anexo 1, vol. 1).

A implantação das unidades de conservação foi colocada como pré-condicionante para a concessão do licenciamento ambiental e inclusive, em várias declarações à imprensa, o Ministro do Meio Ambiente tem afirmado que enquanto as UC não forem estiverem funcionando, não haverá licença para a rodovia BR-319.

Pré-condicionantes estabelecidas pelo GT.

Ao final dos trabalhos do GT foram apresentadas no Relatório Final, datado de 17 de dezembro de 2008, 10 (dez) pré-condicionantes para serem cumpridas antes da emissão da licença prévia ou de instalação, conforme relacionadas abaixo (fls. 545/554, anexo 1, vol. 2):

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

Fls.: 4077
Proc.: 6860/05
Orgão: 4

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 são passos para o reconhecimento e a consolidação das unidades de conservação (UC), assim como os projetos de assentamento rurais (AR). Dessa forma, e considerando a expressiva área de abrangência da UC e (proteção ambiental) PA na região da 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: constata-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 de 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 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 assentamento 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 impactos às unidades. Nesse sentido, é de grande relevância a reestruturação 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, com 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) em 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 agro-extrativismo.

Justificativa: o desenvolvimento e fortalecimento econômico da região amazônica ainda carecem de 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 dessa 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, fosse acompanhado por Comitê de caráter estratégico e executivo, possibilitando a eficaz execução e monitoramento dessas ações.

Prazo: formação do Comitê até a licença prévia.

O Ministro do Meio Ambiente, por meio do Of. 038/2009/GM/MMA, de 8 de janeiro de 2009, encaminhou o relatório do GT-BR-319 ao Presidente do IBAMA, determinando que as conclusões fossem incorporadas ao processo de licenciamento ambiental (fls. 544, Anexo 1, Vol. 2).

O Diretor do DILIC, por meio do Of. 1193, de 12 de novembro de 2009, respondendo solicitação da Equipe de Auditoria, apresentou os seguintes esclarecimentos

acerca das exigências de pré-condicionantes (fls. 539/540, Anexo 1, Vol. 2):

"2. Conforme dispõe a legislação vigente, o Estudo de Impacto Ambiental/Relatório de Impacto Ambiental - EIA/RIMA constitui o instrumento legal que orienta o procedimento de licenciamento ambiental de atividades ou empreendimentos de significativo impacto ambiental.

3. No entanto, às rodovias em regiões de florestas, em especial no caso da rodovia BR-319, se associam impactos ambientais indiretos cujos controles transcendem a capacidade de gestão dos procedimentos de licenciamento ambiental, ou seja, são dependentes de políticas públicas para que possam ser minimizados a patamares desejáveis.

4. É nesse contexto de necessidades de definição de políticas públicas que se inserem as pré-condicionantes estabelecidas pelo Grupo de Trabalho instituído pela Portaria nº 295 - MMA, de 22/10/2008.

5 - Com o objetivo de orientar a adoção das diversas medidas por parte dos órgãos competentes, bem como no intuito de assegurar a funcionalidade das mesmas, o Relatório do Grupo de Trabalho relacionou as ações indicadas como as fases compreendidas pelo licenciamento ambiental.

6. Sendo assim, as referidas pré-condicionantes não são partes integrantes do procedimento de licenciamento ambiental, mas sim, um conjunto de ações orientadoras de políticas públicas para a região de influência da rodovia BR-319, entendidas como necessárias para assegurar a sustentabilidade ambiental do empreendimento num contexto de macrovisão."

Apesar de o Ministro do Meio Ambiente ter solicitado que as pré-condicionantes fossem incluídas no processo de licenciamento, o Diretor do DILIC afirma que as mesmas não fazem parte daquele processo e sim de um conjunto de ações orientadoras de políticas públicas, entendidas como necessárias para assegurar a sustentabilidade ambiental. Essas supostas posições antagônicas, contudo, materialmente, caminham na mesma direção, pois caso aquelas medidas não sejam atendidas, o IBAMA não concederá as licenças ambientais.

As propostas do grupo de trabalho para nortear as políticas públicas de preservação do entorno da BR-319 são importantes, todavia, incorporá-las como pré-condicionantes temporárias para o licenciamento ambiental fogem ao que estabelece a legislação, em especial a Lei nº 6.938, de 31 de agosto de 1981 e Resolução Conama nº 237, de 19 de dezembro de 1997. Ressalte-se que essa resolução trata de condicionantes que podem constar na Licença Prévia, Licença de Instalação e Licença de Operações, conforme art. 8º, incisos I, II e III e não antes destas.

Além disso, nenhuma das pré-condicionantes depende diretamente do empreendedor, pois são pertinentes a políticas públicas que envolvem questões ambientais, indígenas, fundiárias, sociais, dentre outras, pois o empreendimento não pode ser a solução para a falta de estrutura dos diversos órgãos envolvidos, de forma que haja custeio e investimento para adequação das atividades de fiscalização, controle e monitoramento das áreas envolvidas no entorno da BR-319.

Como analisado no tópico seguinte, o DNIT vem disponibilizando recursos para demarcação e criação de unidades de conservação, para projetos de postos de fiscalização e para demais ações decorrentes dessas pré-condicionantes.

Nesse sentido, foi criado pela Portaria Interministerial nº 1 de 19 de março de 2009, o Comitê Gestor Interministerial da BR-319 para acompanhar a implementação de tais pré-condicionantes, sendo formado por representantes dos Ministérios dos Transportes, Meio Ambiente, Justiça, Desenvolvimento Agrário, Planejamento Orçamento e Gestão, além do IBAMA, DNIT, INCRA, Polícia Federal, e Polícia Rodoviária Federal, Instituto Chico Mendes e dos governos dos estados do Amazonas e Rondônia. Foram realizadas várias reuniões de trabalho para definição e realização das ações propostas (fls. 844/1042, Anexo I, Vol. 4).

Entende-se que não é o empreendedor o responsável por tais ações, vez que se trata de adoção de políticas públicas governamentais com repercussão em diversas áreas de

4078
6862/05
✓

governo. Assim, quem deveria estar a frente dessas ações seria o Ministério do Planejamento Orçamento e Gestão (MPOG) e não o Ministério dos Transportes ser o responsável pela articulação de vários setores do governo. Em que pese tal fato estar acontecendo, registre-se que o MT tem conseguido grandes avanços.

(...). Estudo de Impacto Ambiental/Relatório de Impacto Ambiental.

O EIA-RIMA do trecho central da rodovia BR-319 foi elaborado pela Universidade Federal do Amazonas e apresentado ao IBAMA e demais entidades interessadas para análise da viabilidade ambiental (fls. 160/162).

O Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis - Ibama está observando rigorosamente a legislação ambiental atinente ao processo de licenciamento. No entanto, no processo de licenciamento verifica-se que estão sendo abordadas algumas questões que não estão diretamente relacionadas com o empreendimento, tais como:

Na análise do processo de Licenciamento, atinente a análise do EIA/RIMA observa-se o seguinte:

Por meio do Parecer Técnico nº 78/2009 - COTRA/CGTMO/DILIC/IBAMA, de 26 de junho de 2009, o IBAMA concluiu pela impossibilidade de se pronunciar acerca da viabilidade ambiental do empreendimento e elenca diversas complementações ao EIA/RIMA (fl. 538, Anexo 1, Vol. 1).

Após a análise de contra-argumentações apresentada pelo DNIT foi elaborado novo parecer (Nota Técnica nº 106/2009-COTRA/CGTMO/DILIC/IBAMA) que manteve a maioria das exigências, mas considerou algumas atendidas, sendo que várias foram consideradas desnecessárias para o exame do estudo, como nos seguintes casos (fls. 511/538, Anexo 1, Vol. 2):

Quanto à descrição do empreendimento.

Exigência: 2 - Apresentar dados de cronograma físico-financeiro previsto para todos os lotes da rodovia, já que faltam as tabelas para o trecho Km 250 a Km 383 e trecho Km 444 a Km 563.

Análise do IBAMA: "a solicitação do DNIT poderá ser aceita neste caso específico, já que tal informação não é necessária nesta fase de avaliação ambiental do empreendimento. Lembra-se, no entanto, que cronograma requerido refere-se a uma previsão/estimativa, a qual pode ser facilmente revista e reapresentada."

Exigência: 3 - Apresentar o correto custo total do empreendimento, para os Km 250 a 655,7, corrigindo os diversos valores encontrados ao longo do EIA.

Análise do IBAMA: "(...) da mesma forma que o cronograma, esta informação não é necessária nesta fase de avaliação da viabilidade ambiental do empreendimento, podendo ser confirmada posteriormente."

Exigência 6 - Avaliar técnica e juridicamente as ações necessárias para a viabilização e aplicação na BR-319 da proposta de taxa ambiental de uso (pedágio ambiental) para financiamento das instituições de fiscalização e controle da Área de influência da rodovia.

Análise do IBAMA: "(...) o DNIT não analisou primeiramente a viabilidade jurídica do pedágio ambiental, nem discute, em caso positivo, as ações necessárias para sua aplicação na BR-319."

Essa exigência não deve ser discutida no licenciamento, pois tal estudo e aplicação não são de competência do empreendedor.

Quanto ao diagnóstico ambiental.

Exigência 7: Avaliar e apresentar informação sobre as áreas de prospecção mineral na área de influência indireta do empreendimento que provavelmente contem a descrição das rochas existentes no local que devem constar no presente estudo.

Análise do IBAMA: "após reavaliação da complementação solicitada entendemos que a presente informação não é essencial para análise do estudo."

Exigência 11: Acrescentar os pontos de alagamento às margens da rodovia,

Fis.: 7099
6860/05
✓

devido à propensão a impactos ambientais; deverá constar na avaliação e análise de impactos aos recursos hídricos e da lista de pontos de monitoramento da qualidade da água.

Análise do IBAMA: aceitou parcialmente as justificativas do DNIT e exigiu a seguinte complementação:

"Os impactos relacionados à áreas alagadas naturalmente ou por efeito de barramento causado pelo corpo da rodovia deverá ter uma melhor avaliação, contendo os riscos que os alagamentos podem causar e/ou os impactos que a rodovia poderá causar nas áreas alagadas."

Exigência 13: Obras e os pontos de intervenção em curso de água deverão estar plotados em mapas do meio físico contendo a rede hidrográfica adensada em especial aquelas apresentadas nas fotografias do Volume (2) do meio físico no item 5.1.6 Recursos Hídricos.

Análise do IBAMA: "Após a reavaliação dos mapas alterando a escala de apresentação entendemos que a apresentação do estudo poderá ser mantida."

Itens "Avaliação de Impactos" e "Medidas Mitigadoras/Programas Ambientais"

Exigência 5 - Faltam ações para compensar os problemas oriundos da retirada de matéria orgânica do solo que conferem propriedades específicas ao substrato pedológico.

Análise do IBAMA: "após reavaliação dos dados apresentados entendemos que a complementação faz-se desnecessária."

Exigência 6 - Tratar o assoreamento dos corpos hídricos em associação aos impactos relacionados à aceleração dos processos erosivos.

Análise do IBAMA: "após reavaliação dos dados apresentados entendemos que a complementação faz-se desnecessária."

Exigência 7: acrescentar nas ações de mitigação os temas relacionados a processos de assoreamento já instalados.

Análise do IBAMA: "após reavaliação dos dados apresentados entendemos que a complementação faz-se desnecessária."

Exigência 8: Associar ao sistema de alerta a condições hidrológicas e meteorológicas adversas um amplo programa de defesa civil.

Análise do IBAMA: "o programa de defesa civil deverá ser apresentado quando do PBA."

Exigência 10: Acrescentar identificação de parâmetros de controle de qualidade para áreas que sirvam de fonte de abastecimento e também para todos os cursos de água interceptados pela BR-319. Estes parâmetros em geral são obtidos por sondas e servem como alerta para possíveis contaminações identificadas apenas após análise laboratorial.

Análise do IBAMA: "Após reavaliação dos dados apresentados entendemos que a complementação faz-se desnecessária."

Exigência 11: Os parâmetros a serem observados em todos os pontos de intervenção devem ser: pH, OD, condutividade, temperatura e turbidez, pois estes são indicadores de outros parâmetros propostos pelo estudo, e podem determinar quais os pontos mais sensíveis que seguirão o monitoramento de todos os parâmetros até a conclusão da obra.

Análise do IBAMA: "Após reavaliação dos dados apresentados entendemos que a complementação faz-se desnecessária."

Exigência 13: Além de novas tecnologias como foi proposto ao longo do estudo para mitigação de impactos deve ser avaliada a inclusão de uma nova forma de gestão e monitoramento da obra e principalmente da rodovia implantada, para um real acompanhamento da mesma no cenário ideal com controle do Estado.

Análise do IBAMA: "Após reavaliação dos dados apresentados entendemos que a complementação faz-se desnecessária."

Tal fato demonstra que está havendo excesso de rigor na análise do empreendimento, talvez em função da repercussão na mídia provocada por organizações não governamentais que claramente têm se manifestado contrárias à recuperação da estrada. Ser

rigoroso quando se trata de avaliar impactos ambientais em uma região de grande vulnerabilidade e com potencial é fundamental, demonstrando preocupação com a implantação de políticas ambientais para mitigar os impactos. Todavia, exceder com exigências genéricas, não atende o que preconiza a Lei nº 6.938, de 1981 e Resolução Conama nº 1, de 23 de janeiro de 1986 e Resolução Conama nº 237, de 1997, bem como leva a desperdícios de recursos financeiros, de tempo e de esforços da máquina administrativa.

Esse excesso de rigor foi demonstrado também a partir do momento que foi encaminhado um termo de referência definitivo e surgiram várias complementações posteriores, conforme pode ser observado no histórico do licenciamento.

Em entrevista como o coordenador pela elaboração do EIA/RIMA, ele aponta a dificuldade de se realizar estudos de impacto ambiental, quando o IBAMA generaliza o termo de referência, sem definir precisamente o que necessita (fls. 597/591, anexo 1, vol. 2):

"O emprego de um termo de referência generalista, como o que foi fornecido pelo IBAMA, após várias indefinições sobre qual era a versão final, gerou dois problemas.

(i) Foi muito difícil identificar o que era realmente requisitado pelo órgão ambiental. Acredito que os órgãos ambientais brasileiros devem fornecer termos de referências específicos para cada empreendimento. Apenas para citar uma das facetas deste tipo de problema, o Professor Emérito da USP Aziz Ab'Sáber definiu os empreendimentos, como função de seus impactos, em pontuais, lineares e radiais. Cada uma destas categorias tem impactos com características próprias. Isso é particularmente importante no momento de obtenção das informações que irão compor o "diagnóstico ambiental", estas devem ter relação com o tipo de empreendimento, uma vez que a predição de impactos precisa estabelecer as inter-relações entre as características do empreendimento e o ambiente proposto para sua instalação.

(ii) O proponente, público ou privado, tem dificuldade de orçar os custos com a realização dos estudos ambientais. No caso da rodovia BR-319, houve a necessidade de aditivos e complementações decorrentes de estudos que foram sendo suscitados, após a entrega de um termo de referência que foi chamado de final. Ainda que previstas em Lei, as complementações aos estudos ambientais devem se restringir ao escopo inicial do termo de referência. Na verdade, a inexistência de um marco regulatório deixa as pessoas envolvidas no processo de licenciamento muito vulneráveis."

Cabe registrar, que por ocasião dos debates sobre o EIA-RIMA, o Ministério Público Federal solicitou ao INPA que se manifestasse sobre esse estudo.

O INPA instituiu Comissão Multidisciplinar pela Portaria Nº. 137/2009, de 30 de abril de 2009. A Comissão foi formada pelos Srs. Paulo Maurício Lima de Alencastro Graça (Presidente e pesquisador titular), Philip Martin Fearnside (membro e pesquisador titular), Albertina Pimentel Lima (membro e pesquisadora titular) e Flávia Regina Capellotto Costa (membro e pesquisadora adjunta). A conclusão dos trabalhos foi a seguinte (fls. 604/618, Anexo 1, Vol. 3):

"Com base no que foi exposto acima, concluímos que o EIA-RIMA da BR-319 possui inconsistências metodológicas graves que impossibilitam a tomada de decisão embasada em critérios técnico-científicos confiáveis. Por exemplo, a falta de direcionamento e planejamento verificado no EIA para os levantamentos de biota, não definindo a priori como avaliar o impacto utilizando diferentes grupos de amostragem, não permitem responder a questão óbvia dos possíveis efeitos do empreendimento sobre a fauna e a flora no nível local.

Qualquer tomada de decisão racional sobre projetos de infra-estrutura como a rodovia BR-319 deve pesar todos os custos e benefícios para todas as alternativas, inclusive a opção sem o projeto, antes que uma decisão fosse tomada. A finalidade de avaliações ambientais é de prover informações para tomar uma decisão racional. Neste caso, a consideração dos custos e benefícios é altamente seletiva, omitindo as comparações econômicas principais que precisam ser feitas, relativas ao transporte entre Manaus e São Paulo (não somente entre Manaus e Porto Velho), e omitindo os impactos ambientais principais que

4080
18/07/09
9

seriam o resultado da migração para áreas fora da área ao longo da extensão de rodovia planejada para reconstrução. A apresentação das informações no EIA-RIMA deve ser de uma forma objetiva para permitir uma decisão livre sobre a obra pela sociedade e pelas autoridades competentes. Os autores do RIMA não demonstram nenhuma preocupação em manter uma posição neutra sobre a obra, concluindo que: "Ao final, reiteramos a relevância desta obra como instrumento de integração dos estados do Amazonas e Roraima ao restante do país e a importância de que ela seja executada com base em alicerces econômicos, sociais e ecológicos fortes e equilibrados" (UFAM, 2009b, pág. 38).

Conforme os autores do EIA/RIMA argumentam "Cada vez mais a sociedade brasileira questiona a elevada carga tributária, que atualmente está em torno de 37% do PIB. Portanto, é importante a aplicação eficiente dos recursos públicos na forma de projetos que atendam ao interesse da sociedade" (UFAM, 2009a, Vol. 1, pág. 17). Isto vem a reforçar ainda mais que a utilização de uma quantia vultosa na ordem de 600 milhões de reais dos cofres públicos necessita de uma análise aprofundada da viabilidade econômica do empreendimento, assim com uma avaliação criteriosa dos impactos, que dêem subsídios necessários para a tomada de decisão. Estas bases confiáveis para a tomada de decisão mais acertada não pode ser encontrada nos documentos do EIA-RIMA por nós analisados."

O EIA-RIMA foi aceito pelo IBAMA, o qual fez complementações cabendo ao DNIT proceder e levantar os dados solicitados nos termos da Nota Técnica nº 106/2009 - COTRA/CGTMO/DILIC/IBAMA, de forma que aquela entidade ainda não se manifestou sobre a viabilidade ambiental do empreendimento (fls. 511/538, Anexo I, Vol. 2).

A conclusão do EIA-RIMA é pela viabilidade ambiental do empreendimento desde que haja forte governança na área (fls. 509/510, Anexo I, Vol. 2). Essa forte governança é a presença efetiva do Estado para impedir queimadas, desmatamento, invasões, grilagem, tráfico de animais e outros males de espécie correlata.

A forte governança ambiental deve estar presente não apenas nas áreas de influência direta e indireta do empreendimento, mas em toda a região, que não apresenta ainda as mesmas condições de governança. É importante que se considere os impactos negativos decorrentes da forte migração para Manaus e Boa Vista em áreas que não estão "blindadas" como as que estão sob influência do empreendimento. Assiste razão o IBAMA quando insiste num melhor dimensionamento da migração e seus reflexos na região.

Buscando-se mecanismos para essa forte governança, o GT estabeleceu como essencial a criação e implantação de Unidades de Conservação, colocando tal medida como pré-condicionante para concessão da licença ambiental, como abordado no tópico Grupo de Trabalho BR-319 e as Unidades de Conservação Federais.

A criação e implantação de UC não dependem do empreendedor, o qual vem destinando recursos do empreendimento para o ICMBIO, SDS/AM, SEDAM/RO e Exército para criação, demarcação e construção de postos de fiscalização, como relatado anteriormente.

A exigência de concessão de licença somente após o funcionamento das UC pode inviabilizar a preservação ambiental daquela área e áreas contíguas, tendo em vista que os servidores das UC não terão condições mínimas de logística para exercerem suas funções nos postos de fiscalização com a estrada nas atuais condições, principalmente no trecho central. A própria estrutura dos postos de fiscalização ficará a mercê de furtos e depreciações em razão de estarem em locais isolados e com dificuldade de acesso.

O funcionamento da estrada dará condições para que a fiscalização atue plenamente e com condições de combater o desmatamento, queimadas, invasões, tráfico de animais, etc. Construir postos de fiscalização e não ter o elemento humano com condições de atuar é desperdiçar recursos financeiros, pois não se terá qualquer efetividade comprometendo os objetivos de preservação e conservação da floresta.

O temor do Ministro do Meio Ambiente de conceder a licença ambiental e não serem cumpridas as determinantes de forte governança pode ser afastado se ficar acertado,

entre IBAMA e DNIT, que a construção e estrutura logística dos postos de fiscalização das UC serão feitos concomitantemente com a reconstrução/pavimentação da estrada, ou seja, os custos de implantação passariam a compor o projeto executivo da estrada.

Se essa medida fosse implementada, ao final da construção da estrada os postos já estariam construídos e funcionando, e seus funcionários em condições de atuar, com toda logística de cada órgão envolvido.

Existe uma incoerência na sua não realização, tendo em vista que a estrada é trafegável no trecho Humaitá-Porto Velho e de Manaus até o km 200, com precariedade em algumas áreas e outras em bom estado e, a parte central, praticamente intransitável pela não manutenção. Essa incoerência decorre da falta da presença do Estado nos trechos transitáveis e recuperados (trecho nas proximidades de Manaus e entre Humaitá e Porto Velho), pois como não há acesso pleno, não estão lá presentes a Polícia Rodoviária Federal, o IBAMA e a Polícia Federal. A fiscalização das práticas ilegais da região ficaria por conta de ações via aérea ou fluvial, que são dispendiosas e não efetivas.

A preocupação marcante que se deve ter é que se não houver presença do Estado efetiva, com ou sem construção do trecho central, e com as áreas do início e do final do corpo da estrada funcionando, a tendência da degradação, do desmatamento, das invasões, da ocupação desordenada e de outros males sociais e ambientais aumentam de forma progressiva.

Impactos negativos.

A utilização plena da rodovia BR-319 deve ser permeada pela presença efetiva do Estado por meio de forte governança para que impeça ou minimize prováveis situações impactantes em termos ambientais e sociais.

Relaciona-se abaixo os principais pontos encontrados nas pesquisas de campo e na literatura acerca deste empreendimento que podem causar impactos negativos.

Conforme o Prefeito de Manicoré/AM (Of. 288/2009-GP - (fls. 125/127, anexo 1):

"Sempre que acontece abertura de novas estradas, principalmente na Amazônia, novas frentes de trabalho acontecem, como: atividade de garimpo, desmatamento, queimadas para cultivo de grandes pastagens para criação de gado, extração de madeira, cultivo de agricultura tradicional e grandes plantações para exportação com a utilização de produtos químicos na lavoura que contaminam o solo e as águas dos igarapés, lagos e rios além de conflitos fundiários, inclusive com os indígenas, seringueiros e mateiros..."

Para ele, faz-se necessário um trabalho de conscientização e sensibilização e acompanhamento permanente para minimizar ou impedir que tais problemas ocorram e para que isso aconteça entende que o número de agentes ambientais deva ser aumentado.

Outra preocupação levantada por este prefeito decorre do fato de que o Município possa receber grande contingente de pessoas de outras regiões na busca de trabalho e melhores condições de vida e, em razão da municipalidade dispor de poucas vagas, teme que aumente os índices de economia informal, marginalização, comércio e consumo de drogas ilícitas e prostituição. Nesse caso, entende que a minimização das ocorrências será alcançada com a presença ativa das autoridades constituídas.

Na dissertação apresentada junto ao INPA para obtenção de titulação de mestrado, relaciona-se preocupação com o efeito dominó que poderia levar as taxas de desmatamento até Roraima (CD, INPA - Dissertação Reconstrução e asfaltamento da Rodovia BR-319: Efeito "dominó" pode elevar as taxas de desmatamento no Sul do Estado de Roraima - fl. 620, anexo 1, vol. 3):

"Este estudo demonstra que a reconstrução da BR 319, ligando Manaus a Porto Velho, pode ter impactos ao ambiente muito além da sua área de influência no interflúvio dos rios Madeira-Purus. Seus efeitos podem se irradiar até Roraima, proporcionado pela atual malha viária. Medidas mitigadoras para redução desses impactos deveriam incluir também a criação de UCs em Roraima em áreas mais vulneráveis à pressão antrópica, caso a reconstrução da BR-319 venha se concretizar."

Fls.: 4081
Proc.: 6862/05
De: / /

No artigo Modelagem de desmatamento e emissões de gases de efeito estufa na região sob influência da rodovia Manaus-Porto Velho (BR-319), o biólogo Philip Fearnley aponta os seguintes pontos negativos (CD, INPA, fl. 620, anexo 1, vol. 3).

"A Rodovia BR-319 teria dois impactos importantes, como indicado pelo histórico de outras obras de infraestrutura na Amazônia. Um deles seria a expansão do desmatamento a partir das margens da rodovia e das estradas laterais associadas. O outro seria facilitar a migração de uma ponta da rodovia até a outra, criando um fluxo de população de Rondônia para Manaus. Ao chegar a Manaus, parte desta população ficaria na cidade, parte ocuparia a área rural circunvizinha, por exemplo, o Distrito Agropecuário da Zona Franca de Manaus (SUFRAMA), e parte continuaria pela Rodovia BR-174, já pavimentada até novas fronteiras de desmatamento em Roraima. Neste último caso, incrementariam as altas taxas de desmatamento já existentes ao longo de todo o setor sul da BR 174 (Barbosa et al., 2008). O potencial para tal migração é significativo. É provável que um grande pulso aconteça em 2013, ao término da construção das barragens hidrelétricas de Santo Antônio e Jirau no Rio Madeira, em Rondônia. Os projetos de construção das barragens terão um total de 20.000 trabalhadores, atraídos de todas as partes do Brasil, que serão dispensados quase simultaneamente quando as represas estiverem construídas. É improvável que esta população de trabalhadores desempregados permaneça em Porto Velho, sendo que uma estrada asfaltada com serviço de ônibus até Manaus fará com que a migração para a Amazônia central seja a opção mais atraente."

Outra consequência que poderia ocorrer é o surgimento de possíveis estradas endógenas que se ligariam à BR-319, formando a chamada "espinha de peixe", conforme descreve o mesmo pesquisador acima no artigo O corte profundo na floresta (CD, INPA, fl. 620, Vol. 3):

"o impacto principal será o desmatamento nos arredores da estrada, ainda intocados. Experiências anteriores de construção e melhoria de estradas na Amazônia, tais como a da BR-364, resultaram em um padrão de desmatamento que se espalha para além das vias de acesso quando estabelecidas, e que se aceleram quando estas são melhoradas. Da mesma forma, o efeito da BR-319 não se limita à área diretamente acessada pela rodovia. Ele se fará sentir através de estradas laterais planejadas que conectarão a BR-319 a sedes municipais nos rios Madeira e Purus."

A SUFRAMA entende que é de grande importância a recuperação da malha rodoviária da região para sustentar as atividades econômicas na Amazônia. Contudo, revela grande preocupação com a questão ambiental.

Nesse sentido, a autarquia cita estudo desenvolvido no âmbito da UFAM que demonstra a importância da ZFM para a preservação da floresta amazônica. Há receio de que eventuais impactos ambientais adversos decorrentes da BR-319 venha estabelecer uma correlação entre o modelo ZFM e a degradação ambiental, conforme exposto na NT 020/2008, de 2008 (fls. 748/759, anexo I, vol. 3):

"Outra questão relevante no processo de recuperação da estrada é que, ao viabilizar uma interligação com o centro-sul do País, ela servirá de entrada migratória para o sul e o norte do Estado do Amazonas.

Ao sul, a rodovia poderá facilitar uma forte migração socioeconômica para esta mesoregião amazonense¹, principalmente para os municípios localizados em regiões de fronteira agrícola e com intensa atividade agropecuária e extrativa, como Apuí, Humaitá, Lábrea e Boca do Acre.

Ao sul, também, a estrada possibilitará uma ligação com o chamado Arco do Desmatamento, área localizada ao longo das margens sul e leste da floresta amazônica.

Quanto ao norte, o Estado de Roraima também provavelmente receberá um fluxo intenso de migrações."

Outra preocupação marcante é a questão fundiária, que pode implicar em

desmatamento, queimadas, grilagem de terras, pressão sobre populações originárias e outros aspectos negativos. No tópico seguinte, aborda-se essa variável.

As decisões políticas favoráveis e desfavoráveis à reconstrução da BR-319 devem sopesar os interesses sociais, ambientais e de segurança que envolvem o empreendimento, pois a estrada em pleno funcionamento poderá trazer todos esses impactos negativos se não houver ações mitigadoras efetivas do Estado. O desenvolvimento sustentável exige um Estado pró-ativo que venha regular as ações desencadeadoras de degradação social e ambiental para que a sociedade possa desenvolver-se dentro de regras de governabilidade.

Talvez esse seja o grande desafio do governo: reduzir o isolamento, integrar, manter a floresta em pé e as comunidades na área de influência direta e indireta, livres das invasões, grilagem de terras, tráfico de drogas e animais, desmatamento e queimadas.

Questão fundiária.

As terras entre os km 12 a km 41 (Gleba Autaz Mirim) e km 257 a km 380 da rodovia BR-319 pertencem ao Governo do Estado do Amazonas, conforme informação prestada pelo Instituto de Terras do Amazonas - ITERAM por meio do Of. 0439/2009/GP/ITERAM, de 3 de dezembro de 2009 (fl. 710, anexo 1, vol. 3).

No mesmo expediente, o ITERAM informou que ainda não foi feito um diagnóstico fundiário no trecho do km 257 a km 380, o qual se encontra na fase de arrecadação e matrícula. Salienta que na Gleba Autaz Mirim houve regularização fundiária de 268 famílias e no trecho correspondente aos Km 257 a Km 380, foram criadas as unidades de conservação RDS Igapó-Açu, RDS do Matupiri, RDS do Rio Amapá, RDS Rio Madeira, Parest do Matupiri, com emissão de documentos de regularização fundiária que beneficiaram 50 famílias tradicionais.

No EIA-RIMA foram levantadas 150 famílias no trecho do meio, faltando que seja feito um diagnóstico fundiário da área de influência direta e indireta da estrada. Nos demais trechos, o INCRA informou por meio dos Ofícios nº 1328/09, de 9 novembro de 2009 e 1406/09, de 24 de novembro de 2009, que encaminhou equipe de técnicos à área dos imóveis da União localizados na zona de influência da BR-319, para realização de levantamento ocupacional para composição do plano de trabalho (fls. 680/682, anexo 1, vol. 3).

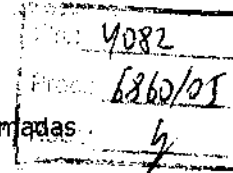
(...). No Plano de Desenvolvimento e Regularização Fundiária para terras da União não destinadas e para assentamentos da reforma agrária situadas na área de proteção da BR-319, desenvolvido pelo Ministério do Desenvolvimento Agrário/INCRA, consta que (CD INCRA - arquivo plano do INCRA, fl.709, anexo 1, vol. 3):

"Na área de proteção da rodovia foram arrecadadas e matriculadas em nome da União ou do Incra 102 glebas públicas federais, que perfazem um total de aproximadamente 12 milhões de hectares. Desse total, aproximadamente 76% já foram destinados para 42 (quarenta e dois) projetos de assentamento criados, 9 (nove) projetos de assentamento em processo de criação e 12 (doze) unidades de conservação (sete federais e quatro estaduais). Assim, restam 24% de áreas ainda não destinadas. Destas, as já ocupadas, serão objeto de análise para regularização fundiária (ou não), no âmbito do Programa Terra Legal; as que não estão ocupadas poderão ser destinadas, para ocupação ou preservação, com vistas a cumprir sua função socioambiental."

Naquele plano, consta cronograma de regularização no período de 2009 a 2013, dividindo o processo de regularização em três etapas básicas e modulares: 1) cadastramento das ocupações por município/gleba; 2) georreferenciamento do perímetro das glebas (quando não existente) e das ocupações cadastradas; e 3) destinação das áreas.

O diagnóstico e a regularização fundiária são importantes instrumentos para controle ambiental e no relatório de campo do INCRA foram relacionados, inclusive, os moradores daqueles imóveis, fato que facilitará na regularização fundiária (relatório em CD INCRA, fl. 709, anexo I, vol. 3).

Por outro lado, entende-se que não se podem colocar tais medidas como requisitos ou pré-condicionantes para concessão de licença ambiental, tendo em vista que tais ações



independem do empreendedor.

Deve-se fiscalizar e controlar para evitar invasões, desmatamento e queimadas nestas áreas, enquanto se faz a regularização fundiária.

6 - Outras alternativas de transporte da região.

O Estado do Amazonas é cortado por diversos rios navegáveis que servem para o transporte de carga e de pessoas. A população interiorana utiliza os rios para deslocamento entre os municípios e comunidades, mas especialmente para Manaus, na busca de serviços de saúde e educação ou de possibilidade de trabalho.

Populações de outros Estados, especialmente do Nordeste, Pará e Rondônia, chegam a Manaus pela via fluvial, mesmo com o tempo 4 a 5 dias de viagem e os riscos desse tipo de transporte nos rios da Amazônia, com barcos de madeira, muitos com excesso de lotação e sem equipamentos de segurança, sendo comum a ocorrência de acidentes com afundamento, choques de embarcações e danos à integridade física das pessoas.

A via fluvial também é o meio comum transporte de carga, chegando ou saindo de Manaus. O fluxo de deslocamento fluvial ocorre pelo Rio Amazonas indo ou vindo de Belém ou pelo Rio Madeira, indo ou vindo de Porto Velho.

O Rio Madeira, todavia, apresenta o inconveniente de dificuldade de trafegabilidade durante parte do ano, necessitando ser dragado para retirada de bancos de áreas que comprometem a navegação, sem contar que é um rio perigoso em razão de que correm em suas águas toras de madeiras que podem causar naufrágios.

O modal fluvial, todavia, é utilizado em conjunto com o modal rodoviário para o transporte de mercadoria para São Paulo ou de lá vindo, no chamado meio rodo-fluvial. A mercadoria vem via rodoviária até Belém ou Porto Velho e depois os caminhões deslocam-se para Manaus por meio de comboio, o qual é formado por um barco rebocador e uma balsa. Como relatado no documento datado de 13 de novembro de 2009 da FIEAM e CIEAM, este é o meio mais utilizado para as mercadorias que ingressam ou saem de Manaus, tendo em vista o tipo de carga transportada e a redução de tempo pela combinação de modais (fls.725/746, anexo 1, vol. 3).

A Capitania dos Portos em Manaus, por meio do Of. 1075/CFAOC-MB, de 19 de outubro de 2009, informou que existe o seguinte quantitativo de embarcações registradas para realizar o citado transporte (fls. 304, anexo 1, vol. 1):

Empurradores: 44

Rebocadores/empurradores: 843

Balsas: 1114

(...). A outra alternativa de deslocamento de carga, pois não é utilizada para o transporte de pessoas em razão do tempo de deslocamento, é o transporte por cabotagem.

Nessa modalidade de transporte, a carga é trazida dos grandes centros (São Paulo) para Manaus, levando cerca de 20 (vinte) dias. Esse meio é o mais viável para cargas não nobres, em razão da quantidade e volume de carga transportada, todavia tem o inconveniente do tempo. Esse modal é adequado para o transporte de carga a granel.

Finalmente, utiliza-se também o modal aéreo para o transporte de carga de alto valor agregado e de baixo volume e peso para compensar o alto custo.

A FIEAM e CIEAM resumem o referido processo logístico nos seguintes termos (fls. 733/734, anexo 1, vol. 3):

"Existem duas rotas em uso no transporte rodo-fluvial: Uma São Paulo/PortoVelho/Manaus e outra São Paulo/Belém/Manaus. Tanto a vinda como a ida gastam em média o mesmo tempo.

1. São Paulo/Porto Velho/Manaus: Tempo médio de 12 dias, sendo 4 dias no trecho SP/PVH (BR 364) e 6 dias no trecho fluvial (balsa) PV/MAO. Gasta-se mais 2 dias em média para concluir o desembarço da mercadoria junto aos órgãos de fiscalização e controle.

2. São Paulo/Belém/Manaus: Tempo médio de 10 dias, sendo 4 dias no trecho

SP/BEL (BR 153) e 4 dias no trecho fluvial (balsa) BEL/MAO. Gasta-se mais 2 dias em média para concluir o desembarço da mercadoria junto aos órgãos de fiscalização e controle."

(...)

Apesar de ser o mais barato, a cabotagem apresenta ineficiência operacional nos portos e maior burocracia no desembarço das mercadorias, além de gastar maior tempo de viagem. Vale ressaltar que o importante é buscar o menor custo e não o menor preço.

Não podemos esquecer que tempo é dinheiro, que estoque custa e que disponibilizar produto rapidamente no ponto de venda tem o seu valor."

(...). Para a SUFRAMA:

"(...) o rodoviário puro via BR-319, com prazo de 6 dias, terá viabilidade com o asfaltamento da BR-319. Já o rodo-fluvial via Santarém, com 8 dias, tem como características menor tempo de balsa de todos, menor prazo depois do aéreo, melhor alternativa para cargas industriais (viável com o asfaltamento da BR-163), ligação com o agronegócio, redução do tempo de trânsito de Manaus asfaltamento da BR-163), ligação com o agronegócio, redução do tempo de trânsito de Manaus."

Em relação ao modal ferroviário, constatou-se a existência de um estudo, denominado "Pré-Projeto de Viabilidade Econômico-Financeira, Social e Ambiental da Implantação do Trecho Ferroviário entre Manaus e Humaitá no Estado do Amazonas", cuja elaboração ficou a cargo da empresa de consultoria CP Empreendimentos Ltda., tendo a iniciativa partido da Secretaria de Desenvolvimento Sustentável do Estado do Amazonas (fls. 841, anexo 1, vol. 4).

Neste estudo, busca-se a alternativa da construção de uma ferrovia no trecho Careiro-Humaitá. A conclusão a que se chegou é a de que o Projeto da ferrovia Manaus (Careiro da Várzea) x Humaitá apresenta fortes indícios de viabilidade, sendo recomendável que se aprofunde seus estudos por meio de Projeto de Viabilidade Técnica, Econômica e Financeira.

A solução ferroviária sofreu uma série de críticas. Como foi aventado, o projeto proposto abrange apenas o trecho Careiro-Humaitá, ou seja, prevê uma ferrovia isolada entre trechos de rodovia. Nesse sentido, o Coordenador da Comissão de Logística do CIEAM, em evento denominado "Ferrovia e BR-319: Um debate Necessário e Urgente para o Amazonas" realizado no auditório da SUFRAMA, em Manaus/AM, no dia 19 de março de 2008 (cuja memórias estão em anexo - fls. 760/774, anexo 1, vol. 3), pondera que o Polo Industrial de Manaus vê a proposta da ferrovia como muito interessante, mas desde que ela represente uma conexão ferroviária direta entre Manaus e os outros Estados do Centro-Oeste e Sudeste, sem ter que fazer transbordo durante o caminho.

Durante as diversas visitas realizadas na execução da auditoria, constatou-se que a idéia de construção da ferrovia, inicialmente encampada pelo Governo do Estado do Amazonas, acabou perdendo força diante da decisão governamental federal de reconstrução da rodovia BR-319. A partir desse posicionamento, houve um consenso entre as esferas de governo federal e estadual no sentido de se iniciar os trabalhos com vistas à rodovia.

Ressalte-se que do ponto de vista estratégico, no Plano Nacional de Logística de Transporte - PNLT, que tem uma proposta de construção e melhoria das vias de transporte do Brasil até 2025, não está contemplado o modal ferroviário para o Amazonas (fl. 842, anexo 1, vol. 4).

As vias de transporte rodoviária, ferroviária, aérea, fluvial e os multimodais devem ser alternativas para serem utilizadas pelas pessoas e empresários conforme a necessidade e estes atores devem ponderar os fatores de custo, tempo, segurança, risco, volume e tipo de carga, mais eficientes e econômicos dentro do cenário em que estiverem envolvidos. O Estado deve investir em infraestrutura para desenvolvimento da sociedade e em termos de transporte, não impondo excludentes, como foi a discussão feita entre Manaus, sobre construção de rodovia x ferrovia:

Fis.: 4083
Proc.: 6860/05
Página: 4

Em síntese, as alternativas de transporte para a região seriam:

a) Operacionalizadas atualmente:

- Utilização da cabotagem.
- Utilização do meio rodo-fluvial, via Belém e Porto Velho.
- Utilização do meio aéreo.

b) Novas alternativas:

- rodo-aéreo (São Paulo-Brasília rodoviário, Brasília-Manaus aéreo).
- Rodoviário puro via Porto Velho, com a reconstrução a BR-319.
- Ferroviário, Careiro-Porto Velho.

A FIEAM e CIEAM disponibilizaram os custos médios dos fretes de mercadorias de São Paulo-Manaus, tomando-se como referência para efeito dos cálculos o container de 20 pés com 20 toneladas e a mesma distância percorrida, (...).

A cabotagem tem a melhor relação de custo (cerca de R\$ 3.961,00, por contêiner). O rodoviário puro tem custo estimado de R\$ 10.727,00, e o rodo-fluvial, modal mais utilizado, tem custo de R\$ 13.469,00. Assim, segundo os dados acima, a utilização de parte da carga substituindo o rodo-fluvial teria em média uma redução de custo de 20%. Todavia, para cada situação envolve um tipo de logística com a utilização de quaisquer dos modais acima ou de combinação de modais, de forma que o Estado deve disponibilizar a infra-estrutura e o mercado, conforme suas necessidades, utilizar a que mais for conveniente.

7 - Análise SWOT.

Considerando-se que o empreendimento tem repercussão no cenário nacional e até internacional, acerca da sua viabilidade econômica e ambiental, realizou-se a análise Swot para verificar os seus pontos fortes, pontos fracos, ameaças e oportunidades, cujo resumo apresenta-se abaixo:

Pontos fortes do empreendimento.

- Interligação das capitais dos Estados do Amazonas e Roraima ao restante do território nacional via terrestre.

- Redução do isolamento das cidades em que a rodovia atravessa.

- Modal de escoamento da produção de carga de valor agregado, ingressando ou saindo de Manaus.

- Via de segurança nacional.

- Presença do Estado para combate de desmatamento, queimadas, invasões.

- Acesso mais célere à saúde e educação aos cidadãos dos municípios de sua abrangência.

Pontos fracos.

- Localizada em área de solo deficiente e alagadiço que implica em custos elevados de execução.

- Corta a região central da Amazônia que tem pouca intervenção de danos ambientais.

- Elevada extensão que implica em altos custos de manutenção.

- Viabilidade econômica questionável

- Falta de manutenção especialmente no trecho central.

Oportunidades:

- Desenvolvimento de turismo ecológico e turismo regional.

- Instalação de cabos ópticos de empresas de telecomunicações, a exemplo da Embratel, possibilitando maior concorrência de banda larga em Manaus.

- Redução de custos de produtos, principalmente perecíveis e cargas nobres, que chegam a Manaus.

- Integração social das populações que vivem em seu entorno e das capitais dos Estados do Amazonas e Roraima.

- Redução de desmatamento e queimadas pela presença efetiva dos órgãos

fiscalizadores no seu trajeto.

Ameaças.

- Aumento de desmatamento e queimadas caso a presença do Estado não seja eficiente.
- Aumento de invasões ao longo da estrada e em Manaus e Roraima, pelo fluxo migratório advindo de outras regiões do país.
- Aumento da devastação da floresta, tendo em vista estar próximo do arco do desmatamento no sul do Amazonas.
- Aumento de emissão de CO₂ com o uso intensivo da rodovia e existência de queimadas.
- Pressões sobre as populações existentes com grilagem de terras e instalação de latifúndios.
- Danos ambientais na área central da rodovia.

Esses fatores deviam ter sido sopesados pelo Governo na decisão política de recuperar a estrada e torná-la apta ao trânsito de pessoas e carga, apurando-se os benefícios e os custos sociais, econômicos, ambientais e até políticos que estão associados ao empreendimento.

8 - O stakeholder Conservation Strategy Fund.

Na Solicitação do Congresso Nacional, verifica-se no Requerimento da Senadora Marina Silva em sua justificativa, a existência do trabalho realizado pela organização não governamental Conservation Strategy Fund, intitulado "Eficiência econômica, riscos e custos ambientais da reconstrução da rodovia BR-319". No mesmo documento, solicita ainda que seja utilizada a metodologia e os critérios utilizados naquele trabalho.

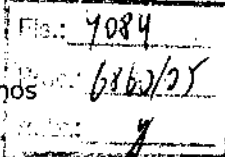
O trabalho foi analisado inicialmente por ocasião da proposta desde Levantamento de Auditoria, sendo fundamental para formação de juízo de mérito sua reprodução nos termos a seguir (fls. 95/101):

"Segundo esse estudo, os custos recorrentes da obra e da implementação de um sistema de governança necessário para mitigar os impactos ambientais, principalmente o desmatamento, não trarão retornos para sociedade que justifique o emprego dos recursos públicos, como exige a legislação brasileira.

Os custos orçamentários da obra são bastante conhecidos e os custos ambientais podem ser previstos. As avaliações apresentadas pelo empreendedor no âmbito do EIA indicam que a obra teria viabilidade técnica-econômica num cenário chamado de "Governança Forte". No entanto, os empreendedores desconsideram os custos ambientais e superestimaram os benefícios. Na realidade, não foram definidas as ações necessárias para a obtenção desse cenário de "Governança Forte" e, portanto, os custos dessas ações para o erário público. Também foi considerado que essa governança teria a capacidade de conter 95% do desmatamento induzido pela reconstrução da estrada, o que pode ser considerado excessivamente otimista.

Por outro lado, os benefícios parecem estar superestimados. Primeiramente porque desconsideram as alternativas disponíveis para o transporte de cargas, principalmente grãos. O asfaltamento da BR 163, que liga Cuiabá a Santarém, propiciará o escoamento da safra de grãos produzida em grande parte do Centro-Oeste, principalmente nas regiões centrais, norte e nordeste do Estado de Mato Grosso. No entanto, a avaliação apresentada pelo DNIT supõe que toda a safra do centro-oeste será transportada pela BR-319. O uso da hidrovía do rio Madeira também está subestimado, tanto no que se refere ao transporte de carga quanto de passageiro.

Podemos dizer que terá benefício direto, para o qual não há alternativa de transporte, as 150 famílias que moram em regiões localizadas no trecho a ser pavimentado. Nestes casos, é mais eficaz que o Estado possibilite, e arque com todos os custos, a



transferências dessas famílias para locais próximos aos centros urbanos localizados próximos aos trechos já pavimentados da rodovia, principalmente Humaitá."

13. O estudo "Eficiência econômica, riscos e custos ambientais da reconstrução da rodovia BR-319" foi realizado pela organização não-governamental - ONG CSF (Conservation Strategy Fund), a qual tem escritórios no Brasil, Bolívia e Estados Unidos, sob a autoria de Leonardo C. Fleck.

14. Esse trabalho foi apresentado na Audiência Pública, em Brasília, nos debates sobre o estudo do impacto ambiental da BR-319, mas também está disponibilizado gratuitamente no sítio, tendo recebido o apoio financeiro para sua produção da Agência Americana para Desenvolvimento Internacional - USAID, sob os termos do Acordo de Cooperação Internacional nº RLA-AA-00-06-0065-00, da Fundação Gordon and Betty Moore e de outros parceiros como o Consórcio Fortis, IEB - Instituto Internacional de Educação do Brasil, Kanindé Associação de Defesa Etno-Ambiental, IMAZON - Instituto do Homem e Meio Ambiente da Amazônia e Equipe de Conservação da Amazônia (fls. 5, 10 e 87).

15. O estudo apresenta como resultados os seguintes aspectos, dentre outros (fls. 53/62):

a) O projeto de recuperação da BR-319 não é viável economicamente, gerando prejuízo, em valores atuais, de cerca de R\$ 316.000.000,00 (trezentos e dezesseis milhões de reais), "com uma relação de custo-benefício de apenas 0,33 e taxa de retorno de 0,3%" - fl. 54.

b) Os custos econômicos parciais do desmatamento somariam, em 25 anos, aproximadamente R\$ 10.700.000.000,00 (dez bilhões e setecentos milhões de reais), "com uma relação de custo-benefício de somente 0,065" - fl. 57.

c) Os benefícios locais e regionais estimados são insuficientes para justificar a implantação da rodovia (fl. 60).

d) A natureza do projeto não caracteriza claramente como de cunho social, pois só beneficiaria somente 18 (dezoito) empreendimentos e 5 (cinco) pequenas comunidades com um total de 144 a 148 (cento e quarenta e quatro a quarenta e oito) famílias (fl. 60).

16. Apesar de todo o estudo, o trabalho é inconclusivo, como pode ser visto abaixo:

"Concluimos que, neste momento, há fortes dúvidas quanto aos aspectos econômico, social e ambiental da recuperação da BR-319."

17. Em outras palavras, apesar do trabalho ter sido apresentado em audiência pública, ser amplamente divulgado pela internet, servindo até de fundamentação para solicitação de auditoria pela Senadora Marina Silva, suscita dúvidas sobre a viabilidade do projeto.

18. Essa falta de objetividade conclusiva, talvez tenha sido por alguns critérios colocados como parâmetros de avaliação, que acabam comprometendo os resultados e a conclusão final, conforme abaixo:

a) A análise custo-benefício para avaliar a eficiência econômica do projeto utilizou o trecho localizado entre os quilômetros 250 e 655,7, o qual se encontra fortemente intransitável desde 1986 (fl. 21, 28 e 31), não considerando toda a extensão da estrada.

b) Não foram previstos investimentos em melhoramentos, ao longo do período de análise, como interseções, ampliação de capacidade, passagens de gado, passarelas, ampliação da capacidade, mesmo considerando que possam ser necessários no futuro (fl. 22). Esses melhoramentos ocorrerão com o interligamento de ramais com os municípios beneficiados e deveriam ser estimados.

c) Utilização do Volume Médio Diário Anual (VMDA) de 10 (dez), para o ano de 2009, como tráfego normal, significando que no trecho analisado passarão, em média, 10 (dez) veículos por dia (fl. 37/38). Esses números distorcem a utilização da estrada, tornando-a subutilizada, ressaltando-se que o DNIT estimou um fluxo de 300 a 700 veículos por dia.

d) Utilização do VMDA de 40 (quarenta), para o ano de 2012, como tráfego

induzido, significando que, os novos usuários da estrada atraídos pelo desenvolvimento econômico serão, em média, de 40 (quarenta) veículos por dia. Essa projeção também subestima a utilização da estrada, principalmente, depois que Manaus foi escolhida como subsele da Copa do Mundo de 2014, o fluxo de transporte por uma estrada em perfeitas condições de utilização tenderá a crescer.

e) Não foram considerados os benefícios dos municípios localizados ao longo do projeto, ou seja, Canutama, Humaitá, Tapauá, Manicoré, Beruri, Borba, Manaquiri, Careiro e Careiro da Várzea (fls. 26 e 42). A população beneficiada pelo uso da estrada deveria ser considerada nos cálculos de benefícios e, guardadas as devidas proporções, essa população talvez seja a maior beneficiada, em razão do isolamento que vive atualmente.

f) Não foram consideradas as medidas de controle do desmatamento para reduzir o impacto ambiental com a criação de Unidades de Conservação (fls. 22 e 45). A responsabilidade ambiental com o uso sustentável das riquezas naturais deve ser avaliada, pois o que não se deseja é o desmatamento desordenado, sem controle, causando impactos ambientais irreparáveis.

g) Os preços médios das passagens aéreas estimados em níveis reduzidos, para quantificar os benefícios da mudança do transporte aéreo para o rodoviário (fls. 52)."

A questão da legalidade da não realização de estudos prévios de viabilidade já foi analisada anteriormente, todavia faz-se necessário esclarecer alguns pontos.

Por ocasião das entrevistas decorrentes deste Levantamento de Auditoria, a Equipe de Auditoria visitou o Núcleo Interinstitucional de Pesquisas e Estudos em Transportes, Logística e Construção Naval na Amazônia - NTC, da Universidade Federal do Amazonas e tomou conhecimento que o pesquisador Leonardo Fleck, da Conservation Strategy havia entrado em contato com aquele núcleo em agosto de 2008, solicitando dados para sua pesquisa que deu origem ao estudo "Eficiência econômica, riscos e custos ambientais da reconstrução da rodovia BR-319."

Os emails trocados com o professor Nelson Kuwanara, Coordenador do Laboratório Transportar foram disponibilizados para a equipe (fls. 261/264, anexo 1, vol. 1).

O Sr. Leonardo Fleck informa sua experiência na realização de estudos de viabilidade para projetos na Bolívia (Corredor Norte, estrada Apolo-Iximias, Iximias-El Chivé, Isiboro-SECURE e Apolo-Charazani; no Brasil (BR-163 e Hidrelétrica de Belo Monte); Peru (Rodovia Interoceânica); Guatemala (rodovias na Selva Maya).

Salientou que o estudo na BR-319 busca avaliar a viabilidade econômica (somente no trecho do EIA-RIMA), no contexto de outras rotas e projetos, utilizando-se de modelagens de desmatamento feitas pelo Dr. Philip Fearnside do INPA e Dr. Soares-Filho da UFMG e ainda que contava com o apoio do Governo do Estado do Amazonas e do IDESAM:

"Estamos realizando estudo sobre os benefícios da reconstrução da BR-319, em parceria com o Estado do Amazonas. Estamos no momento buscando estimar a quantidade de cargas que poderia ser transportada via BR, comparativamente aos custos dos outros modais."

Outra participação da referida ONG no empreendimento BR-319 está circunscrita na capa do Relatório do Subgrupo Proteção e Implementação das Unidades de Conservação da BR-319, do GT BR-319, onde aparece que o apoio técnico do trabalho foi realizado por esta entidade (fls. 559, anexo 1, vol. 2).

Como pode ser visto, a ONG presta serviços para o Governo Federal em diversas áreas, inclusive com a realização de estudos de viabilidade econômica, daí ter realizado um estudo da parte central do empreendimento, o qual está sendo amplamente divulgado na internet, além de ter sido apresentado em audiência pública, servindo de referência acerca da viabilidade da obra.

O estudo foi realizado tomando por foco a parte central da estrada (trecho do EIA-RIMA), todavia, o empreendimento deve ser visto como um todo e alguns dados apresentados são questionáveis, como fluxo de diário de 40 veículos para o ano de 2012. Sobre esse dado a

Fis.: 4085
Proc.: 6860/05
9

FIEAM/CIEAM contesta (fls. 727, anexo 1, vol. 4).

"Foi aberta ao tráfego em 1973 quando registrou (ao contrário do que se alega sem nenhum conhecimento) um fluxo médio de 150 (cento e cinquenta) veículos por dia, conforme relato das empresas que utilizavam a BR. A concessão de transporte de passageiros para a linha Porto Velho/Manaus, utilizava dois horários por dia e os ônibus tinham cem por cento de aproveitamento. Em virtude da grande demanda, os microônibus inicialmente utilizados no transporte foram substituídos por ônibus maiores.

Só não foram colocados ônibus de maior capacidade e mais horários em virtude do limite de peso para a estrada, que era de 6 (seis) toneladas por eixo e das dificuldades das travessias de balsa. As passagens eram vendidas com espera de 6 (seis) a 8 (oito) dias."

O estudo se houvesse autorização legal deveria ser feito em todo o trecho da obra, como o realizado por ocasião de sua implantação pela empresa Transcon/Berger, de 1968 (anexo 1, vol. 5).

Além do mais, como analisado anteriormente, o estudo é inconcluso, deixando margem para que fosse feito novamente, talvez sob o aspecto oficial pelo DNIT, o qual não foi realizado pela falta de previsão legal.

9 - Análise das questões de auditoria.

Para efeito de melhor compreensão do trabalho no sentido de inter-relacionamento com o levantamento de auditoria, apresenta-se a análise das questões de auditoria.

Questão 1 - Existem estudos de viabilidade que comprovem a viabilidade técnica, econômica e ambiental da obra?

Existem estudos de viabilidade técnica realizados pelo DNIT para construção da rodovia, tanto para os trechos de sua manutenção, quanto para o trecho de sua reconstrução, o qual está em fase final avaliação.

Não há estudo de viabilidade econômica atual, todavia, por ocasião da construção da rodovia, foi realizado estudo de viabilidade econômica e técnica para implementação do projeto.

Além do mais, a estrada está incluída como de segurança nacional e de interesse público, e neste caso, dispensa-se o referido estudo, nos termos do art. 3º da Lei nº 5.917, de 1973, combinada com o art. 1º do Decreto-Lei nº 2.375, de 1987, e Portaria DNIT nº 1.562, de 2008.

Em relação ao estudo de viabilidade ambiental, foi elaborado Estudo de Impacto Ambiental, o qual foi analisado pelo Ibama, que exigiu complementações.

Questão 2 - O tipo do empreendimento exige licença ambiental e realizou todas as etapas para esse licenciamento?

O licenciamento ambiental do empreendimento foi definido segundo o que estabelece o Termo de Acordo e Compromisso celebrado entre o Ibama e o DNIT. Nos trechos A, B e C foram concedidas licenças ambientais. Em relação ao trecho do meio (km 250 ao km 655), foi exigido o Estudo de Impacto Ambiental, o qual foi apresentado pelo DNIT.

Até o final do relatório, não havia sido concedida licença prévia pelo Ibama para o trecho do meio, em razão da não-complementação das exigências, bem como das pré-condicionantes estabelecidas pelo Grupo de Trabalho criado pelo Ministério do Meio Ambiente e Instituto Chico Mendes.

Questão 3 - Os benefícios socioeconômicos da implantação da BR 319 são suficientes para cobrir os custos dela decorrentes?

Para construção de empreendimentos cuja finalidade é atender o interesse público e a segurança nacional, torna-se desnecessário mensurar o retorno do investimento, conforme visto na questão 1.

O estudo da organização não governamental Conservation Strategy indica que os benefícios do empreendimento não o tornam viável dentro de 25 anos.

Naquele trabalho, como dito na sua metodologia, não foi avaliado o aspecto da

segurança e o aspecto social, bem como de outras formas de benefícios e utilização pelo empresariado para transporte de carga de elevado valor agregado.

Os empreendimentos de interesse social não podem ser avaliados estritamente pelo aspecto econômico, pois muitos projetos de infraestrutura na Amazônia têm uma relação de custos superior aos benefícios econômicos gerados, como exemplos os aeroportos de Tabatinga/AM, Rio Branco/AC e Humaitá/AM, Programa Luz para Todos, dentre outros.

Todavia, a justificativa para sua construção reside no aspecto social, em especial o aspecto de integração, estratégia de suporte logístico militar, presença do estado, saúde e assistência social, combate a endemias, dentre outros.

Os custos devem ser minimizados com projetos modernos e enxutos, com combate ao desperdício e desvio de recursos, para que o empreendimento cumpra a sua função social. Os custos decorrentes do projeto justificam-se pelos benefícios de interesse social e segurança nacional nessa região, bem como poderá gerar demanda de fluxo de cargas e aproveitamento turístico.

Questão 4 - Existem estudos que indiquem que a recuperação da BR 319 seja mais vantajosa frente às outras alternativas de transporte da região?

Não foram apresentados pelo empreendedor, governos estaduais ou academia estudos que demonstrassem que a recuperação da BR 319 fosse mais vantajosa frente a outras alternativas de transporte da região.

Como analisado anteriormente, a reconstrução e utilização da BR 319 não exclui outras possibilidades de transporte, pois em qualquer região desenvolvida, utilizam-se diversos modais, conforme as necessidades de transporte, tempo, custo, segurança e riscos envolvidos.

No Amazonas, a utilização do transporte rodo-fluvial, de cabotagem e aéreo decorre das peculiaridades da região e da falta de ligação terrestre com o Centro-Sul do país. A partir do momento que se possa utilizar o meio rodoviário puro, poderá ser deslocada parte da demanda atendida hoje pelos demais modais, adaptando-se às necessidades envolvidas.

III - Conclusão.

O levantamento de auditoria teve a finalidade de verificar se as obras relativas à pavimentação e recuperação da BR 319 possuem avaliação prévia da viabilidade técnica e socioeconômica, nos termos do art. 10, § 4º, da Lei nº 11.653, de 2008, e avaliar a eficiência, eficácia, efetividade e economicidade do projeto, frente a outras alternativas de transporte na região.

Após a execução dos trabalhos de auditoria e da análise das informações solicitadas, constatou-se que as obras relativas à pavimentação e recuperação da BR 319 não possuem avaliação prévia da viabilidade econômica, em razão de ser considerada de interesse social e segurança nacional, cuja dispensa em razão desses fatores está prevista no art. 3º da Lei nº 5.917, de 1973, e Portaria DNIT nº 1.562, de 2008, c/c o Decreto-Lei nº 2.375, de 1987.

Em relação à viabilidade técnica e social, os projetos básicos e executivos e os estudos do EIA-RIMA atendem a esta exigência, ressaltando que por ocasião da construção da estrada foi realizado estudo de viabilidade econômica, técnica e social.

Em relação às demais alternativas de transporte, na região, o trajeto de mercadorias de São Paulo para Manaus será de 6 (seis) dias, incluindo o desembarço. Os demais modais teriam os seguintes tempos de deslocamento: rodo-aéreo de 3-4 (três a quatro) dias, rodo-fluvial via Santarém/PA 8 (oito) dias, rodo-fluvial via Belém 10 (dez) dias, rodo-fluvial via Porto Velho 12 (doze) dias, cabotagem 20 (vinte) dias e aéreo 2 (dois) dias.

Em termos de custos, considerando um contêiner de 20 (vinte) pés com 20 (vinte) toneladas, percorrendo a mesma distância, a cabotagem tem a melhor relação de custo (cerca de R\$ 3.961,00, por contêiner). O rodoviário puro tem custo estimado de R\$ 10.727,00, e o rodo-fluvial, modal mais utilizado, tem custo de R\$ 13.469,00. Assim, a utilização de parte da carga substituindo o rodo-fluvial teria em média uma redução de custo de 20%.

O tipo de modal escolhido depende da carga transportada, dos custos envolvidos,

4086
6860/05
4

do tempo para disponibilizar a carga, da segurança e risco que envolve o transporte, portanto, um modal não exclui outro. A carga nobre, em razão de seu alto valor agregado, pode ser transportada pelo meio rodoviário puro, tendo em visto que o meio rodoviário é o mais utilizado para o transporte de carga na região. A carga a granel, de grande volume e peso, adequada-se com a cabotagem e a carga urgente e de alto valor agregado, de pequeno volume e peso, como forma alternativa pode ser transportada via aérea, quando houve necessidade.

Não há um projeto formal de ferrovia na região conforme o Plano Nacional de Logística de Transporte e assim não se pode fazer comparações desse modal como alternativa.

O trecho central da BR 319 (km 250 a km 655), que necessita de EIA-RIMA, ainda não teve a sua viabilidade avaliada pelo Ibama, em razão da necessidade de complementações determinadas naquele estudo.

Em relação à reconstrução e trafegabilidade da BR 319 como um todo, o levantamento de auditoria constatou que os prefeitos dos municípios que serão cortados pela estrada, as entidades de classe patronal do comércio e da indústria do Amazonas, Roraima e Rondônia, autoridades estaduais desses estados, como representantes da sociedade, mostraram-se favoráveis ao empreendimento, em razão dos possíveis benefícios que possam ser gerados, como integração, redução do isolamento, acesso à saúde e educação e desenvolvimento.

Pesquisadores e ONGs questionam a viabilidade econômica, social e ambiental do projeto, havendo defesas para a não-realização da obra e outros defendem que deve haver mais estudos e reconstruí-las agora seria temerário. Alega-se que o projeto pode gerar devastação no trecho central, que é uma área altamente preservada, bem como processo de grilagem, invasões de terras ao longo da estrada, chegando até o sul de Roraima e pressões sobre as populações locais.

As forças favoráveis e desfavoráveis travam batalhas alardeadas nos meios de comunicação, especialmente na internet, e na prática tem-se que desde 2005, nenhuma obra de manutenção foi realizada no trecho central da BR 319, a qual ficou operou por 10 (dez) anos, desde sua criação e não sofreu manutenção integral no final da década de oitenta e toda década de noventa. O Dnit em razão da falta de investimento do Estado adotou a sistemática de operações paliativas em alguns trechos, especialmente nas extremidades, para deixar a estrada funcionando. A parte central que já estava abandonada por falta de recursos e investimentos por mais de uma década, fica agora sem manutenção, não por falta de recursos e sim por ausência de coordenação e integração interministerial, onde o Ministério dos Transportes e o Ministério do Meio Ambiente medem forças na questão ideológica travada no licenciamento ambiental.

Licenciamento ambiental é processo e o processo tem o seu disciplinamento na Lei nº 6.938, de 1981, e Resolução Conama nº 237, de 1997. O que se viu no processo de licenciamento foi uma forte discricionariedade do Ibama, primeiro apresentando várias versões definitivas do termo de referência e depois realizando complementações sucessivas e até desnecessárias para elaboração e análise do EIA-RIMA. Além disso, o ministro do Meio Ambiente determinou a inclusão de 10 (dez) pré-condicionantes ao referido processo, as quais versam sobre políticas públicas na área ambiental e fundiária, cuja solução não depende do empreendedor e sim do próprio Governo Federal. Ressalte-se que a Resolução Conama nº 237, de 1997, trata de condicionantes que podem constar na Licença Prévia, Licença de Instalação e Licença de Operações, conforme art. 8º, incisos I, II e III, e não antes delas.

Condicionar o licenciamento ao cumprimento de diversas políticas de governo, as quais não dependem do empreendedor é uma forma indireta de postergar a decisão sobre a viabilidade do projeto e paralisá-lo, nesse caso, indo ao encontro do que pregam os pesquisadores e organizações não-governamentais contrárias ao empreendimento.

É necessária a presença do Estado na região, tendo em vista que nos próprios

relatos das fiscalizações do Ibama, aumentaram áreas de desmatamento, criação de gado, queimadas e construções nas áreas de influência direta e indireta do empreendimento. Isso pode desencadear o aumento de queimadas, desmatamento, tráfico de animais, invasões, grilagem de terras e demais males decorrentes. Portanto, as ações definidas pelo GT como pré-condicionantes são necessárias, mas não podem ser utilizadas no processo de licenciamento, devendo ser tomadas como políticas públicas capitaneadas por um ministério coordenador dessas ações, tais como o Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão.

Se a estrada pode gerar males ao meio ambiente, pode também mitigar esses danos, caso o Estado mantenha presença e fiscalize a região. A criação das unidades de conservação, dos postos de fiscalização e a regularização fundiária são instrumentos mitigadores de possíveis danos. Todavia, diferente do que propugna o Ministério do Meio Ambiente, acompanhado pelo Ibama, estruturar postos de fiscalização com pessoal, equipamentos e veículos em uma área extremamente extensa e erma, sem vias de acesso de suporte, tornará o processo de fiscalização ineficaz, tendo em vista que a estratégia de combate contra a grilagem de terras, desmatamento, transporte e venda de madeira ilegal, queimadas e a logística, capaz de evitar o dano antes ou durante a sua realização. Ressalte-se que a estrada, com previsão para 2010/2011, estará funcionando plenamente de Manaus até o km 250 e do km 655 a Porto Velho.

Sem a estrada funcionando plenamente, haveria dificuldade terrestre em fazer esse combate e os meios aéreos e fluviais tornariam o deslocamento dispendioso e ineficaz para tais ações. Portanto, deve-se encontrar solução viável para o impasse, talvez com a construção concomitante dos postos de fiscalização e contratação de pessoal paralelamente com a reconstrução da estrada.

De igual modo deve ser tratada a questão da regularização fundiária. O INCRA dispõe de plano para realização dessas ações até 2013 e o TERAM necessita ainda diagnosticar a área para efetivar a regularização. Não é razoável esperar todo esse tempo para conceder o licenciamento ambiental do empreendimento. A regularização poderia ser feita de forma controlada e concomitante com o empreendimento.

Por fim, o levantamento de auditoria realizou trabalhos na concepção do projeto, o qual está incluído no PAC, sendo uma decisão política de governo realizá-lo. As exigências legais de inclusão do investimento no PPA, apresentação do EIA-RIMA para o trecho central, licenciamento sem EIA-RIMA para os demais trechos, dispensabilidade de estudo de viabilidade econômica, elaboração de projetos básicos e executivos foram tomados pelo empreendedor.

IV - Proposta de encaminhamento.

Considerando o despacho do ministro Raimundo Carreiro, datado de 20/10/2009 (fl. 187), sugere-se o encaminhamento dos autos ao Gabinete da Presidência para as providências pertinentes quanto à definição do relator com a seguinte proposta:

conhecer a solicitação de fiscalização por preencher os requisitos de admissibilidade elencados no art. 4º, inciso 1, letra "b" da Resolução-TCU nº 215, de 20 de agosto de 2008;

determinar ao Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis de Desenvolvimento - Ibama que:

- ao definir o termo de referência para elaboração de estudo de impacto ambiental procure determiná-lo de forma definitiva, para evitar pedidos de complementações sucessivos, os quais atrasam o desenvolvimento regular do processo de licenciamento, demandando mais recursos financeiros, humanos, patrimoniais e tecnológicos e atrasando a realização de obras necessárias para atendimento de interesses da sociedade, nos termos do art. 10 da Resolução Conama nº 237, de 19 de dezembro de 1997;

- solicite no termo de referência somente informações necessárias e indispensáveis para avaliação do impacto ambiental, evitando duplicidade de esforços e de recursos com solicitações que não dizem respeito ao licenciamento ou que já foram prestadas

Fis.: 4087
6860/05
y

pele empreendedor, nos termos do art. 10 da Resolução Conama nº 237, de 19 de dezembro de 1997;

c) recomendar ao Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão, que coordene as ações relativas à definição e implementação das políticas públicas definidas pelo Grupo de Trabalho BR 319, criado pelo Ministério do Meio Ambiente e Instituto Chico Mendes de Conservação de Biodiversidade, denominadas de pré-condicionantes, tendo em vista que estas não são impeditivas do licenciamento ambiental, nos termos da Lei nº 6.938, de 31 de agosto de 1981 e Resolução Conama nº 237, de 19 de dezembro de 1997, manifestando-se a respeito no prazo de 60 (sessenta) dias a este Tribunal, e em caso positivo de acolhimento da recomendação, estabeleça, em igual prazo, cronograma de atividades para execução das ações propostas;

d) encaminhar a decisão que for adotada por este Tribunal à Comissão de Meio Ambiente, Defesa do Consumidor e Fiscalização e Controle do Senado Federal, ao Ministro dos Transportes, ao Ministro do Meio Ambiente, ao Presidente do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes - DNIT e ao Presidente do Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis - IBAMA."

7. A titular da unidade técnica, em despacho de fl. 272, posicionou-se de acordo com as conclusões da equipe de auditoria.

8. Em decorrência do conflito de competência suscitado pelo ministro Raimundo Carreiro, nos termos do despacho de fl. 187, foi sorteado relator deste feito, na data de 26/1/2010, fl. 274.

É o Relatório

Voto do Ministro Relator

PROPOSTA DE DELIBERAÇÃO

A presente solicitação merece ser conhecida por este Tribunal, porquanto preenchidos os requisitos de admissibilidade previstos no art. 4º, inciso I, alínea "b", da Resolução nº 215-TCU, de 20 de agosto de 2008, e no art. 232, inciso III, do Regimento Interno do TCU.

2. Como visto no Relatório precedente, a Comissão de Meio Ambiente, Defesa do Consumidor e Fiscalização e Controle - CMA do Senado Federal requer a esta Casa, por meio do Ofício nº 44/2009-CMA, de 30/6/2009, a realização de auditoria nas obras de pavimentação e recuperação da BR 319, rodovia que liga Manaus/AM a Porto Velho/RO, a cargo do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes - Dnit.

3. O objetivo da solicitação é para que esta Corte verifique se a referida obra possui avaliação prévia de viabilidade técnica e socioeconômica, nos termos do art. 10, § 4º, da Lei nº 11.653, de 7 de abril de 2007, e avalie a eficiência, a eficácia, a efetividade e a economicidade do projeto, frente a outras alternativas de transporte na região amazônica, levando-se em consideração a metodologia e os critérios utilizados no estudo elaborado pelo analista, Leonardo C. Fleck, da organização não-governamental - ONG Conservação Estratégica.

4. Assim, a Secex/AM efetuou diligências e levantamento de auditoria com escopo nos questionamentos daquela Comissão, tendo sido estabelecidas 4 (quatro) questões de auditoria, as quais indagaram: (1) a existência de estudos de viabilidade que comprovassem a viabilidade técnica, econômica e ambiental da obra; (2) a exigência de licença ambiental para a obra e a realização de todas as etapas para esse licenciamento; (3) se os benefícios socioeconômicos da implantação da BR 319 seriam suficientes para cobrir os custos dela decorrentes; e (4) a existência de estudos que indicassem que a recuperação da BR 319 seria mais vantajosa frente às outras alternativas de transporte na região.

5. Com base nas informações coletadas, a equipe de auditoria concluiu, em síntese, que:

5.1 existiam estudos de viabilidade técnica realizados pelo Dnit para a construção

da rodovia, que estavam em fase final de avaliação;

5.1.1 não há, contudo, estudo de viabilidade econômica atual, porque a estrada estava incluída como de segurança nacional e de interesse público, e nesse caso, estava dispensada do referido estudo, nos termos do art. 3º da Lei nº 5.917, de 1973, c/c com o art. 1º do Decreto-Lei nº 2.375, de 1987, e Portaria Dnit nº 1.562, de 2008; sendo que, na construção da rodovia nos anos 70, fora realizado estudo de viabilidade econômica e técnica para a implementação do projeto;

5.2 o licenciamento ambiental do empreendimento fora estabelecido no Termo de Acordo e Compromisso celebrado entre o Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Renováveis - Ibama e o Dnit. Nos trechos A, B e C foram concedidas licenças ambientais. Em relação ao trecho do meio (compreendido entre o km 250 e o km 655), fora exigido o Estudo de Impacto Ambiental, que havia sido apresentado pelo Dnit.

5.2.1 não havia sido concedida licença prévia pelo Ibama para o trecho do meio, em razão da não-complementação das exigências, bem como das pré-condicionantes estabelecidas pelo Grupo de Trabalho criado pelo Ministério do Meio Ambiente e pelo Instituto Chico Mendes;

5.3 a finalidade do empreendimento residia no atendimento ao interesse público e à segurança nacional, sendo, dessa forma, desnecessário o estudo da viabilidade econômica, visto que os empreendimentos de interesse social não poderiam ser avaliados estritamente pelo aspecto econômico, pois muitos projetos de infraestrutura na Amazônia teriam custos superiores aos benefícios econômicos gerados;

5.3.1 o estudo da ONG Conservação Estratégica, que indicou a inviabilidade econômica do empreendimento nos próximos 25 (vinte e cinco) anos, não avaliou os aspectos da segurança nacional e do interesse público nem demais formas de benefícios possivelmente a serem auferidos pelo empresário e pela população locais, sendo, portanto, inconcluso sobre a totalidade da obra, apresentando-se apenas como uma opinião sobre a questão em debate, sem respaldo legal;

5.4 não foram apresentados pelos envolvidos no tema estudos que demonstrassem ser a obra em debate mais vantajosa frente a outras alternativas de transporte na região, no entanto, de acordo com o comparativo elaborado pela Secex/AM a utilização do rodoviário puro, decorrente da reconstrução da BR 319, não excluiria os transportes ferroviário, aéreo, fluvial e os multimodais, devendo-se levar em conta as necessidades de transporte, de tempo, de custo, de segurança e os riscos envolvidos na operação.

6. Cabe ressaltar que a decisão pela recuperação da rodovia amazônica enquadra-se como política pública da alçada governamental, não cabendo a este Tribunal interpretar a conveniência e a oportunidade da medida, pois, observada a legislação própria, e almejado o interesse público, o gestor não pode ser substituído pela Corte nas suas atribuições.

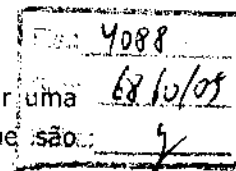
7. A esse respeito, importante reproduzir trechos da Proposta de Deliberação proferida no Acórdão 1.186/2009-Plenário:

"(...) 4. Em preliminar, observo que a discussão sobre interesse público foi apontada no curso desse processo como questão de fundo na análise das contas dos responsáveis. São necessárias, pois, algumas linhas a respeito.

5. Não há convergência de opiniões entre os estudiosos do direito acerca de critérios objetivos por meio dos quais seja possível quantificar o grau de interesse público que embasa determinada ação social. Essa dificuldade decorre da amplitude de interpretações que a expressão abrange.

6. A discussão do conceito, contudo, mostra-se de pouca utilidade para o deslinde do processo em tela, haja vista que a ação fiscalizadora desta Corte não pode se sobrepor aos programas inseridos da lei orçamentária anual, a quem cabe em primeiro plano definir quais as ações que atendem ao interesse público.

7. Por definição, as políticas públicas incorporam em sua essência o atendimento



ao interesse público. Assim, a opção materializada na lei orçamentária por uma determinada política pública encerra em si o atendimento às demandas sociais, que são atendidas por meio de programas de trabalho.

8. Infere-se do exposto que a discussão sobre a existência ou não do interesse público nas ações do convênio celebrado não está circunscrita à esfera de competência desta Corte, haja vista que a identificação das ações sociais que requerem a intervenção do Poder Público - e, nesse diapasão, são consideradas de interesse público - se esgota na devida promulgação da lei orçamentária anual. (...)"

8. É certo que a preocupação com o meio ambiente deve sempre pautar a tomada de decisão dos governantes, em especial na definição de obras de grande vulto, haja vista que essa temática ganha cada vez mais relevo na pauta internacional, estando nosso País entre os líderes mundiais sobre o assunto, como pôde ser verificado da importante participação brasileira no recente encontro em Copenhague/Dinamarca acerca das mudanças climáticas.

9. Ademais, as divergências e as controvérsias existentes nas discussões envolvendo projetos que afetem os recursos naturais, conforme se constatou no presente processo, fazem parte do jogo democrático, cabendo aos agentes públicos adotarem medidas que visem garantir o direito ao meio ambiente ecologicamente equilibrado, conforme estabelecido no art. 225, § 1º, da Constituição Federal.

10. Após essas ressalvas, entendo que os pontos levantados pelo solicitante foram devidamente esclarecidos pela equipe de auditoria da Secex/AM, e aproveito a ocasião para destacar a excelente qualidade do trabalho elaborado pelos servidores da unidade técnica.

11. No tocante à proposta de determinação referente às exigências prévias para a concessão de licença ambiental, apesar de semelhante comando já ter sido expedido por esta Casa ao Ibama, mediante o Acórdão 2.212/2009-Plenário, nos autos do TC 009.362/2009-4, que teve como foco o processo de licenciamento ambiental, entendo adequado, nesta oportunidade, a reiteração da determinação proposta pela Secex/AM, ante a importância do tema para a execução de obras públicas.

12. Nesse sentido, ao invés da recomendação ao MPOG, nos termos da proposta da unidade técnica, compreendo que, tendo em vista que o empreendimento em debate encontra-se incluído no PAC, a Casa Civil da Presidência da República deve ser cientificada de que as denominadas pré-condicionantes não são impeditivas do licenciamento ambiental, nos termos da Lei nº 6.938, de 31 de agosto de 1981, e da Resolução Conama nº 237, de 19 de dezembro de 1997, para que adote as medidas que considerar necessárias ao tratamento da matéria.

13. Dessa forma, considerando o atendimento integral da referida solicitação, acompanho parcialmente a proposta apresentada pela Secex, no sentido de encaminhar documentação pertinente, inclusive cópia integral do relatório de auditoria de fls. 202/271, à CMA, à Comissão de Meio Ambiente da Câmara dos Deputados, ao MMA, ao Ibama e ao Dnit, com o arquivamento do presente feito, nos termos do art. 14, inciso IV, da Resolução nº 215-TCU, de 2008.

Pelo exposto, proponho que seja adotado o Acórdão que ora submeto a este Colegiado.

TCU, Sala das Sessões, em 24 de fevereiro de 2010.

ANDRÉ LUÍS DE CARVALHO

Relator

Acórdão

VISTOS, relatados e discutidos estes autos de solicitação, encaminhada a este Tribunal pelo presidente da Comissão de Meio Ambiente, Defesa do Consumidor e Fiscalização e Controle - CMA do Senado Federal, Senador Renato Casagrande, por meio do Ofício nº 44/2009-CMA, de 30/6/2009, requerendo a realização de auditoria nas obras de pavimentação

e recuperação da BR 319, rodovia que liga Manaus/AM a Porto Velho/RO, a cargo do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes - DNIT.

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

9.1. conhecer da presente solicitação, para considerá-la integralmente atendida, nos termos dos arts. 4º, inciso I, alínea "b", 14, inciso IV, e 17, inciso II, da Resolução TCU nº 215, de 20 de agosto de 2008;

9.2. determinar ao Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis que:

9.2.1. ao definir o termo de referência para elaboração de estudo de impacto ambiental, procure determiná-lo de forma definitiva, para evitar pedidos de complementações sucessivos, os quais atrasam o desenvolvimento regular do processo de licenciamento, demandando mais recursos financeiros, humanos, patrimoniais e tecnológicos e atrasando a realização de obras necessárias para atendimento de interesses da sociedade, nos termos do art. 10 da Resolução Conama nº 237, de 19 de dezembro de 1997;

9.2.2. solicite no termo de referência somente informações necessárias e indispensáveis para avaliação do impacto ambiental, evitando duplicidade de esforços e de recursos com solicitações que não dizem respeito ao licenciamento ou que já foram prestadas pelo empreendedor, nos termos do art. 10 da Resolução Conama nº 237, de 19 de dezembro de 1997;

9.3. enviar, via Presidência do TCU, cópia deste Acórdão, acompanhado do Relatório e da Proposta de Deliberação que o fundamenta, à Casa Civil da Presidência da República, para que, querendo, adote as medidas que considerar necessárias em relação às ações definidas pelo Grupo de Trabalho - GT BR 319, criado, em 22 de agosto de 2008, por meio da Portaria nº 295 do Ministério do Meio Ambiente, dos Recursos Hídricos e da Amazônia Legal, que instituem pré-condicionantes temporárias, tendo em vista que elas não são impeditivas do licenciamento ambiental, nos termos da Lei nº 6.938, de 31 de agosto de 1981, e da Resolução Conama nº 237, de 19 de dezembro de 1997;

9.4. encaminhar cópia deste Acórdão, acompanhado do Relatório e da Proposta de Deliberação que o fundamenta, bem como do relatório de levantamento de auditoria às fls. 202/271, aos nobres Presidentes da Comissão de Meio Ambiente, Defesa do Consumidor e Fiscalização e Controle do Senado Federal e da Comissão de Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável da Câmara dos Deputados, ao Ministério do Meio Ambiente, ao Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Renováveis e ao Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes;

9.5. arquivar o presente processo

Quorum

13.1. Ministros presentes: Benjamin Zymler (na Presidência), Valmir Campelo, Walton Alencar Rodrigues, Augusto Nardes, Aroldo Cedraz, Raimundo Carreiro e José Jorge.

13.2. Auditor convocado: Augusto Sherman Cavaicanti.

13.3. Auditores presentes: Marcos Bemquerer Costa e André Luis de Carvalho

(Relator)

Publicação

Ata 05/2010 - Plenário

Sessão 24/02/2010

Referências (HTML)

Documento(s):015-334-2009-5-AUD-ALC.rtf



Fis.:	4089
Proc.:	6869/05
Publ.:	h

SERVIÇO PÚBLICO FEDERAL
MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE - MMA
INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS - IBAMA
Diretoria de Licenciamento Ambiental - DILIC
SCEN - Trecho 2, Edifício Sede - Bloco A, Brasília - DF CEP: 70.818-900
Tel.: (0xx) 61 3316-1071, Fax: (0xx) 61 3316-1166 - URL: <http://www.ibama.gov.br>

Ofício nº 335/2010 - DILIC/IBAMA

Brasília, 01 de abril de 2010.

À Sua Senhoria a Senhora
Dra. Luciana Fernandes Portal Lima Gadelha
Procuradora da República
Ministério Público Federal
Procuradoria da República no Amazonas - PR/AM
Av. André Araújo, 358 - Aleixo
CEP 69.060-000 - Manaus - AM
tel: (92) 3611-3180 ramal: 230

Assunto: ICP Nº 1.13.000.000211/2010-19

Senhora Procuradora,

1. Em atendimento ao Ofício nº 0177/2010/2º OFCIV/PR/AM, recebido em 23/03/10, venho por meio deste prestar as informações solicitadas, quanto a regularidade das obrigações assumidas pelo DNIT no TAC referente a trechos da rodovia BR-319/AM-RO.
2. Inicialmente, informa-se que, diante das constatações descritas no Relatório de Vistoria nº 094/2009 - COTRA/CGTMO/DILIC/IBAMA, foram emitidos Autos de Infração e Termos de Embargo, conforme lista constante do Memo nº 600/2009 - COTRA/CGTMO/DILIC, enviado à Diretoria de Proteção Ambiental do IBAMA - DIPRO, em 11 de novembro de 2009.
3. Ainda, ao tempo em que foram encaminhados os Autos e Termos de Embargo aos responsáveis, requereu-se a adequação dos demais pontos considerados irregulares a partir da vistoria, tendo sido emitidos também, notificações para prestação de esclarecimentos e apresentação de documentos.
4. Da mesma forma, por meio dos Memos nº 670/2009 - COTRA/CGTMO/DILIC/IBAMA e nº 671/2009 - COTRA/CGTMO/DILIC/IBAMA, de 11 de novembro de 2009, enviados às Superintendências (SUPES) do IBAMA no Amazonas e em Rondônia, respectivamente, foi encaminhado o Relatório de Vistoria nº 094/2009 - COTRA/CGTMO/DILIC/IBAMA, bem como, informada a necessidade de realização de vistoria em momento oportuno, em acompanhamento às providências requeridas ao DNIT.
5. Quanto à SUPES/AM do IBAMA, foi solicitado ainda, pelo Memo nº 704/2009 - DILIC/IBAMA, de 13 de novembro de 2009, a realização de fiscalização ao trecho entre o km 100 e km 250 da BR-319, com vistas a coibir e penalizar responsáveis por desmatamentos e queimadas irregulares eventualmente detectadas em áreas adjacentes à rodovia.
6. Em adição, por meio do Ofício nº 1201/2009 - DILIC/IBAMA, de 13 de novembro de 2009, foi requerido ao DNIT, o atendimento imediato das pendências listadas nas conclusões do Relatório de Vistoria ora mencionado, bem como, a entrega de Relatório

Quadrimestral integrado, de andamento da implantação das ações constantes do TAC, conforme Parágrafo Primeiro da Cláusula Terceira.

7. Assim, em atendimento às questões levantadas em vistoria, foram recebidos desde então, documentos contendo esclarecimentos, descrição de medidas adotadas e comprovações, conforme o caso, por parte das entidades envolvidas no empreendimento. Quanto ao DNIT, foi encaminhado ao IBAMA, em 16 de novembro de 2009, Relatório de Acompanhamento das Condicionantes da Licença de Instalação nº 539/2008, referente às pontes sobre os Rios Castanho e Tupana, Segmentos A e C, bem como, à implantação e substituição de 11 (onze) pontes no Segmento B, da rodovia BR-319 e, Relatório Quadrimestral de andamento das atividades referente aos meses de maio a agosto de 2009.

8. Em 17 de dezembro de 2009, o DNIT encaminhou ao IBAMA o Relatório Quadrimestral referente ao período de agosto a dezembro de 2009, informando que o Relatório relativo ao período seguinte será enviado em maio de 2010.

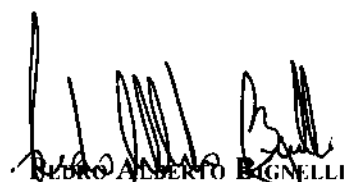
9. Porém, restava a apresentação por parte do DNIT de Relatório específico, quanto ao atendimento das pendências listadas no Relatório de Vistoria 094/2009, de forma que foi reiterada a solicitação em 23 de fevereiro de 2010, por meio do Ofício nº 177/2010 – DILIC/IBAMA, cujo encaminhamento ao IBAMA veio a ocorrer em 23 de março de 2010.

10. Assim, as providências a serem tomadas pela Diretoria de Licenciamento Ambiental do IBAMA a partir de então, em acompanhamento aos compromissos estabelecidos pelo TAC, é a análise dos documentos e relatórios encaminhados, subsidiada pela realização de vistoria ao empreendimento, de forma a serem aferidas a eficácia da implementação das medidas recomendadas.

11. Por fim, segundo cronograma de atividades da Equipe Técnica, a previsão para realização das providências descritas é o final do mês de maio de 2010. Dessa forma, tão logo seja concluída a análise, o respectivo documento produzido será encaminhado a esta Procuradoria.

12. Sem mais para o momento, permaneço à disposição para eventuais esclarecimentos.

Atenciosamente,



PEDRO ALBERTO BIGNELLI
Diretor de Licenciamento Ambiental
IBAMA



4090
6860/08
/

SERVIÇO PÚBLICO FEDERAL
MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE - MMA
INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS - IBAMA
Diretoria de Licenciamento Ambiental - DILIC
SCEN - Trecho 2, Edifício Sede - Bloco A, Brasília - DF CEP: 70.818-900
Tel.: (0xx) 61 3316-1071. Fax: (0xx) 61 3316-1166 - URL: http://www.ibama.gov.br

Ofício nº 348/2010 - DILIC/IBAMA

Brasília, 07 de abril de 2010.

À Sua Senhoria o Senhor
Miguel Mário Bianco Masella
Coordenador do Comitê Gestor Interministerial da BR-319
Ministério dos Transportes
Secretaria de Gestão dos Programas de Transportes
Esplanada dos Ministérios, Bloco R, 2º andar, Ed. Anexo
70.044-900 - Brasília/DF
tel: (61) 3311-7758 / fax: (61) 3311-7962

Assunto: **Ações estabelecidas pelo GT BR-319 (Portaria nº 295 - MMA)**

Senhor Coordenador,

1. Venho por meio deste tratar do processo de Licenciamento Ambiental da rodovia BR-319, no âmbito das ações estabelecidas pelo Grupo de Trabalho Interministerial, conforme Portaria nº 295 - MMA, de 22 de setembro de 2008, que representam por sua vez, pré-condições ao referido licenciamento.
2. Registra-se inicialmente que, em fevereiro de 2010, em atendimento à solicitação do Ministro de Meio Ambiente, Sr. Carlos Minc, a Diretoria de Licenciamento Ambiental do IBAMA realizou vistoria na Área de Influência da rodovia BR-319, objetivando fiscalizar a implementação das ações em epígrafe, tendo sido elaborado o Relatório de Vistoria nº 03/2010 - COTRA/CGTMO/DILIC/IBAMA.
3. Assim, considerando as constatações do RV 03/2010 e, tendo em vista a instrução do processo de Licenciamento Ambiental, venho por meio deste, requerer o encaminhamento de: Planos de Trabalho, Relatórios de execução, registros e demais documentos e comprovações referentes ao andamento das ações segundo consta do ANEXO 2 do Relatório Final do GT da BR-319 - "Cronograma de Atividades relativo às recomendações apontadas pelo GT da BR-319 consideradas essenciais ao ordenamento da ocupação no interflúvio Purus-Madeira".
4. Ainda, em complemento aos materiais acima listados, solicita-se a este Comitê apresentar manifestação quanto às demais questões levantadas por meio do Relatório de Vistoria nº 03/2010 - COTRA/CGTMO/DILIC/IBAMA.
5. Ressalta-se por fim que, documentos a serem incluídos no processo de Licenciamento Ambiental devem ser devidamente protocolados neste IBAMA.

Atenciosamente,

PEDRO ALBERTO BIGNELLI

Diretor de Licenciamento Ambiental
IBAMA

RECEBIDO:

Protocolado - Geral - 107 5448
em 08.04.2010
Hora: 11:55



Fls.: 4091
Processo: 6860/05
Rubrica: <i>[assinatura]</i>

URGENTE



URGENTE

SUJEITO A PRAZO JUDICIAL

**ADVOCACIA-GERAL DA UNIÃO
PROCURADORIA-GERAL FEDERAL
PROCURADORIA FEDERAL ESPECIALIZADA – IBAMA E ICMBIO
SCEN Trecho 2 Ed. Sede do IBAMA CEP: 70.818-900 - Brasília-DF**

Memorando nº 300/2010-AGU/PGF/PFE-Sede/COJUD

Brasília, 08 de abril de 2010.

Da: Coordenação Nacional de Contencioso Judicial – COJUD

MMA - IBAMA

Documento:

À: Cotra/CGTMO/Dilic/Ibama

02001.002501/2010-26

Ref: BR 319 - ACP N.º 2009.32.00.003197-4.

Data: 09/04/2010

Senhora Coordenadora de Licenciamento de Transportes,

1. Em 2009 foi proposta pelo Ministério Público Federal- MPF Ação Civil Pública referente às obras de construção/restauração da rodovia federal nº 319 objetivando o adiamento das audiências públicas agendadas para abril de 2009.
2. À época foi proposta por esta Procuradoria suspensão de segurança, tombada sob o nº 2009.01.00.023544-6, na qual foi proferida decisão favorável a esta autarquia, garantido a realização das audiências públicas previamente agendadas.
3. As audiências foram devidamente realizadas.
4. O MPF aditou a inicial e formulou novo pedido de liminar para que seja determinada ao IBAMA a realização de novas audiências públicas, agora para discussão do EIA/RIMA com as comunidades afetadas.
5. Nessa oportunidade foi encaminhado a esta Procuradoria o Ofício nº 121/2010/CGAJ/CONJUR/MT/CGU/AGU/cffs requerendo ao IBAMA *informações atualizadas sobre os aspectos desenvolvidos na demanda judicial especialmente acerca das audiências públicas realizadas e que porventura venham a ser realizadas para a discussão do EIA-RIMAdA BR 319.*
6. Considerando a necessidade de fornecer as informações requeridas, solicito os esclarecimentos acerca dos seguintes quesitos:

a) As audiências realizadas em abril de 2009 foram consideradas suficientes para esta Autarquia, no que tange aos objetivos para o qual se propunham? Esclarecer se todas as comunidades atingidas foram ouvidas.

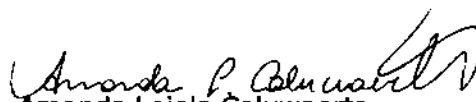
b) O IBAMA vislumbra a necessidade de complementar as audiências realizadas?

c) O IBAMA entende ser conveniente a realização de novas audiências para debater o EIA/RIMA com as comunidades afetadas?

d) Outras considerações que entender pertinente.

6. Diante do exposto, considerando-se tratar de prazo judicial, solicito que as informações sejam prestadas o quanto antes, se possível até o dia 06/04/2010.

Atenciosamente,


Amanda Lóiola Caluwaerts
Procurador Federal
PROGE/COJUD

De ordem, à CONTRA.
Em 09/04/10.

Patrícia,
Patrícia de Abreu
Secretária
CGTMO/DILIC

Ao Analista
Bierge

para providências quando de
finalização do greve institucional

16/4/10
Sahiane Ver



Fls: 4092
Data: 6/4/10
Ass: 7

DOCUMENTO

Nº Documento : 10200.000588/10 - 16

Nº Original : 121/2010

Interessado : CGAJ/CONJUR/CGU/AGU

Data : 6/4/2010

Assunto : OFÍCIO-AÇÃO CAUTELAR Nº 2009.32.00.003197-4-MPF X IBAMA E DENIT.

ANDAMENTO

De :

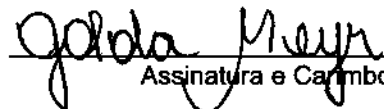
Para : PROGE COJUD

Data de Andamento: 6/4/2010 16:02:00

Observação: PARA EXAME E ADOÇÃO DAS PROVIDÊNCIAS CABÍVEIS.

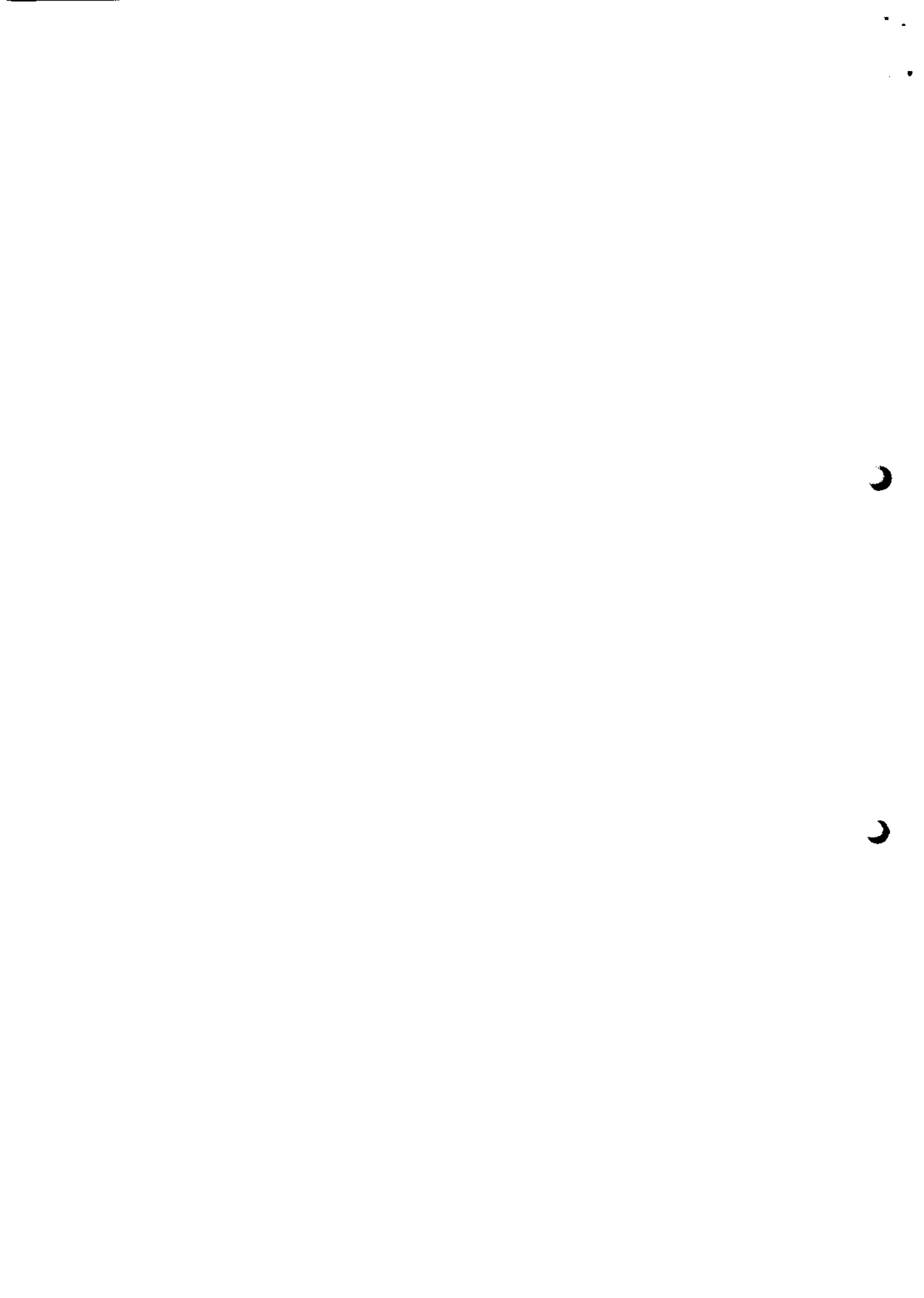
Assinatura da Chefia do(a)

Confirmo o recebimento do documento acima descrito,


Assinatura e Carimbo

06/04/10

16:23 hrs





Fls.: 4093
Proc.: 6860/05
Ass.: 4

ADVOCACIA-GERAL DA UNIÃO
CONSULTORIA JURÍDICA NO MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES
COORDENAÇÃO-GERAL DE ASSUNTOS JUDICIAIS

OFÍCIO Nº 121/2010/CGAJ/CONJUR/MT/CGU/AGU/cffs
Ref.: Processo nº 50000.015631/2010-81

Brasília, 6 de abril de 2010.

A sua Senhoria o Senhor
CARLOS VÍTOR ANDRADE BEZERRA
Coordenador Nacional do Contencioso Judicial
Procuradoria Federal Especializada junto ao Instituto Nacional do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis – PFE/IBAMA
SCEN, trecho 2, Edifício-Sede
CEP: 70.818-900 Brasília (DF)

ASSUNTO: Ação cautelar nº 2009.32.00.003197-4 (MPF x União, IBAMA e DNIT), em trâmite perante o Juízo Federal da 1ª Vara da Seção Judiciária do Amazonas. BR-319. Solicitação de subsídios.


Senhor Coordenador,

Cumprimentando-o, reporto-me ao anexo Ofício nº 452/2010-CGJ/PU-AM/AGU, de 26 de março de 2010, por meio do qual a Procuradoria da União no Estado do Amazonas roga a esta Consultoria Jurídica “informações atualizadas sobre os aspectos desenvolvidos na demanda judicial especialmente acerca das audiências públicas realizadas e que porventura venham a ser realizadas para a discussão do EIA-RIMA da BR 319”.

2. A propósito, com base no artigo 4º, IV, da Portaria 1.547, de 29 de outubro de 2008¹, do Advogado-Geral da União, remeto-lhe cópia do processo administrativo aberto no âmbito do Ministério dos Transportes para tratar do tema e indago **qual a posição dos órgãos técnicos do IBAMA quanto à (des)necessidade ou à (in)conveniência de novas audiências públicas para debate do EIA-RIMA da BR-319**, como pretende o *Parquet* Federal. Pugno, também, pelo **envio de outros subsídios** úteis à defesa da União, que possam ser fornecidos por essa Procuradoria Federal.

3. Encareço, por último, seja a resposta encaminhada a esta Consultoria Jurídica até **15 de abril de 2010**, para exame e posterior remessa à Procuradoria da União no Estado do Amazonas.

Cordialmente,


CLAUDIO FONTES FARIA E SILVA
ADVOGADO DA UNIÃO

¹ “Art. 4º Os órgãos de representação judicial da AGU e da PGF poderão requisitar, com fundamento no art. 4º da Lei nº 9.028, de 1995, ou no art. 37, § 3º, da Medida Provisória nº 2.229-43, de 6 de setembro de 2001, preferencialmente por meio eletrônico, os elementos de fato necessários para subsidiar a defesa da União, das autarquias e fundações públicas federais: (...) IV – nas ações que envolvam questão relativa à área de competência legal específica da autarquia ou fundação: à Procuradoria Federal, especializada ou não, junto à autarquia ou fundação;”



Arthur Cerqueira Valério**URGENTE**

De: Allan Carlos Moreira Magalhães [allan.magalhaes@agu.gov.br]
 Enviado em: sexta-feira, 26 de março de 2010 15:44
 Para: Yolanda Correa Pereira
 Cc: Claudio Fontes Faria e Silva; Arthur Cerqueira Valério; Vinicius Torquetti Domingos Rocha
 Assunto: Informações sobre a BR-319 - audiências públicas
 Anexos: 2009.32.00.003197-4.pdf, 2009.3197-4.pdf

Ajude a reduzir o consumo de papel. Antes de imprimir, pense no seu compromisso com o MEIO AMBIENTE! Mas, se for imprimir, use a EcoFont (www.agu.gov.br/ecofont!)

A Sua Senhoria a Senhora
YOLANDA CORREA PEREIRA,
 Consultora Jurídica do Ministério dos Transportes,
 Esplanada dos Ministérios, Bloco "R", 5º andar
 CEP: 74.044-900, Brasília-DF

Senhora Consultora,

MINISTERIO DOS TRANSPORTES
 MT/SAAD/CGRL
 50000.015631/2010-81
 29/3/2010 15:30:47
 PROTOCOLO GERAL

Sirvo-me do presente para informar a esta Consultoria jurídica que, acerca da ação cautelar nº 2009.32.00.003197-4 proposta pelo Ministério Público Federal em tramite na Vara Federal da Seção Judiciária do Amazonas que envolve as obras de construção/restauração da rodovia federal BR 319 cujo objeto era o adiamento das audiências públicas para a discussão do EIA/RIMA que estavam designadas e foram realizadas em abril/2009 nas cidades de Porto Velho/RO, Humaitá/AM, Careiro da Várzea/AM e Manaus/AM com amparo em decisão judicial oriunda do TRF da 1ª Região, foi peticionado pelo autor requerendo o aditamento da inicial e formulando novo pedido de liminar *inaudita altera pars* para que seja determinado ao IBAMA a realização de novas audiências públicas.

O referido aditamento foi recebido pelo MM. Juiz e determinada a citação das partes e a reserva para apreciação do pedido de liminar para após a citação das partes. Desta feita, solicito informações atualizadas sobre os aspectos desenvolvidos na demanda judicial especialmente acerca das audiências públicas realizadas e que por ventura venham a ser realizadas para a discussão do EIA/RIMA da BR 319. Seguem em anexo a petição inicial e a petição de aditamento bem como esta sendo encaminhado por ofício a presente solicitação.

Solicitamos na oportunidade, que a resposta seja transmitida, **Impreterivelmente** até o dia **09/04/2010** e que venha instruída com toda a documentação necessária a defesa dos interesses da União, devendo ser encaminhada a esta Procuradoria situada na Rua Tefé, nº 611, bairro Praça 14 de Janeiro, CEP 69.020-090, Manaus/AM, bem como transmitida por meio eletrônico para os e-mails: allan.magalhaes@agu.gov.br e federal.am@agu.gov.br, fazendo referência expressa a este ofício, ao seu autor, ao número do processo e a vara federal em que tramita.

Ao ensejo, apresento-lhe votos de estima e elevada consideração.

Atenciosamente,

ALLAN CARLOS MOREIRA MAGALHÃES
 ADVOGADO DA UNIÃO






PCTT: 92.100.04

PRIORITÁRIOFls.: 4095
1860/05
Ass.
Secretaria

PODER JUDICIÁRIO
JUSTIÇA FEDERAL DE PRIMEIRO GRAU
SEÇÃO JUDICIÁRIA DO ESTADO DO AMAZONAS
1ª VARA FEDERAL

MANDADO DE CITAÇÃO

PROCESSO: 2009.32.00.003197-4 

CLASSE: 9200 - CAUTELAR INOMINADA

AUTOR: MINISTERIO PUBLICO FEDERAL

RÉU: INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVAVEIS - IBAMA E OUTROS.

MANDADO: Nº /

CITAÇÃO DE: UNIÃO FEDERAL (AGU), na pessoa de seu Procurador.

CPF/CNPJ:

ENDEREÇO: Av. Tefé, nº 611, Ed. Luis Hígino de Sousa Neto, Praça 14.

FINALIDADE: Dar ciência dos termos da ação para, querendo, respondê-la, no prazo de 60 dias (art. 802 do CPC).


ADVERTÊNCIA: Não sendo contestada, presumir-se-ão como verdadeiros os fatos alegados (art. 803 do CPC).

ANEXO: Cópia da petição inicial e da(o) decisão/despacho de fls.393

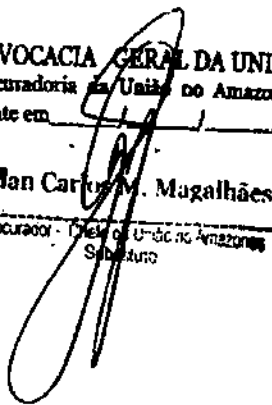
SEDE DO JUÍZO: 1ª VARA FEDERAL DA SEÇÃO JUDICIÁRIA DO ESTADO DO AMAZONAS
ANDRE ARAUJO-AV. ANDRE ARAUJO 25 ALEIXO ESTRADA DO ALEIXO MANAUS - AM CEP: 69000000
MANAUS-AM
CEP: 69.060-000

Expedi este mandado por ordem desta Juízo Federal.

MANAUS, 16 de Março de 2010.


RONALDO CARVALCANTE DE SOUZA
Diretor(a) de Secretaria da 1ª VARA FEDERAL

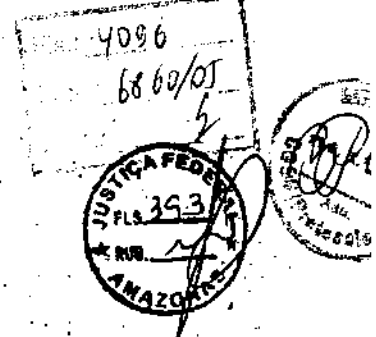
ADVOCACIA GERAL DA UNIÃO
Procuradoria da União no Amazonas
Ciente em _____


Allan Carlos M. Magalhães
Procurador - União do Estado do Amazonas
Substituto





PODER JUDICIÁRIO
JUSTIÇA FEDERAL
Seção Judiciária do Amazonas



PROCESSO Nº 2009.3197-4

DESPACHO

Requeru o MPF o aditamento da inicial (fls. 374/391) para incluir novo pedido liminar, uma vez que ainda não houve a citação dos requeridos.

Ante o exposto, recebo a aditamento da inicial e reservo-me para apreciá-lo após a citação dos requeridos.

Citem-se. Intime-se.

Após, façam-me os autos conclusos.

Manaus, 12 de março de 2010.

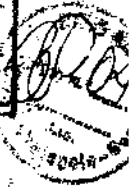

ANA PAULA SERIZAWA SILVA PODEWORNÝ

Juíza Federal Substituta da 1ª Vara/AM





Fis: 4007
Proc: 6862/05
2



MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL
Procuradoria da República no Amazonas

EXCELENTÍSSIMO(A) SENHOR(A) JUIZ(A) FEDERAL DA _____ VARA
DA SEÇÃO JUDICIÁRIA DO AMAZONAS,

O **MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL**, pelas Procuradoras da República *in fine* assinadas, vem, à presença de Vossa Excelência, com fundamento nos artigos 127 e 129, III, da Constituição da República Federativa do Brasil, artigos 5º, III, "d" e "e"; 6º, VII, "b" e "c", e XIV, "g", da Lei Complementar 75/1993 (Lei Orgânica do Ministério Público da União), art. 5º, I, da Lei 7.347/1985 (Lei da Ação Civil Pública), e artigos 282, 283, 800, 801 e 804, do Código de Processo Civil propor a presente

AÇÃO CAUTELAR INOMINADA, COM PEDIDO DE LIMINAR
INAUDITA ALTERA PARTE

em face de:

IBAMA – Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis, através do seu Presidente, com endereço na SCEN Trecho 2, Ed. Sede, CEP 70818-900 – Brasília-DF;

Departamento Nacional de Infra-Estrutura de Transportes (DNIT), por seu Diretor Geral, com endereço na SAN, quadra 03, lote A, Ed. Núcleo dos Transportes, Brasília-DF, CEP: 70040-902; e

União, por meio da Advocacia Geral da União, com sede na Av. Tefé, nº 611, Ed. Luís Higinio de Sousa Netto, Praça 14 de Janeiro, nesta cidade.

pelas razões de fato e de direito a seguir expostas:

Cal





Fls. 4093
6260/05
w



Ministério Público Federal
Procuradoria da República no Amazonas

I - Fatos. Lide e seu Fundamento (art. 801, III do CPC)

O MPF/PR-AM instaurou o Inquérito Civil Público nº 1.13.000.001449/2008-47, com o escopo de apurar a regularidade ambiental do planejamento e das obras da BR-319, que liga Manaus/AM a Porto Velho/RO.

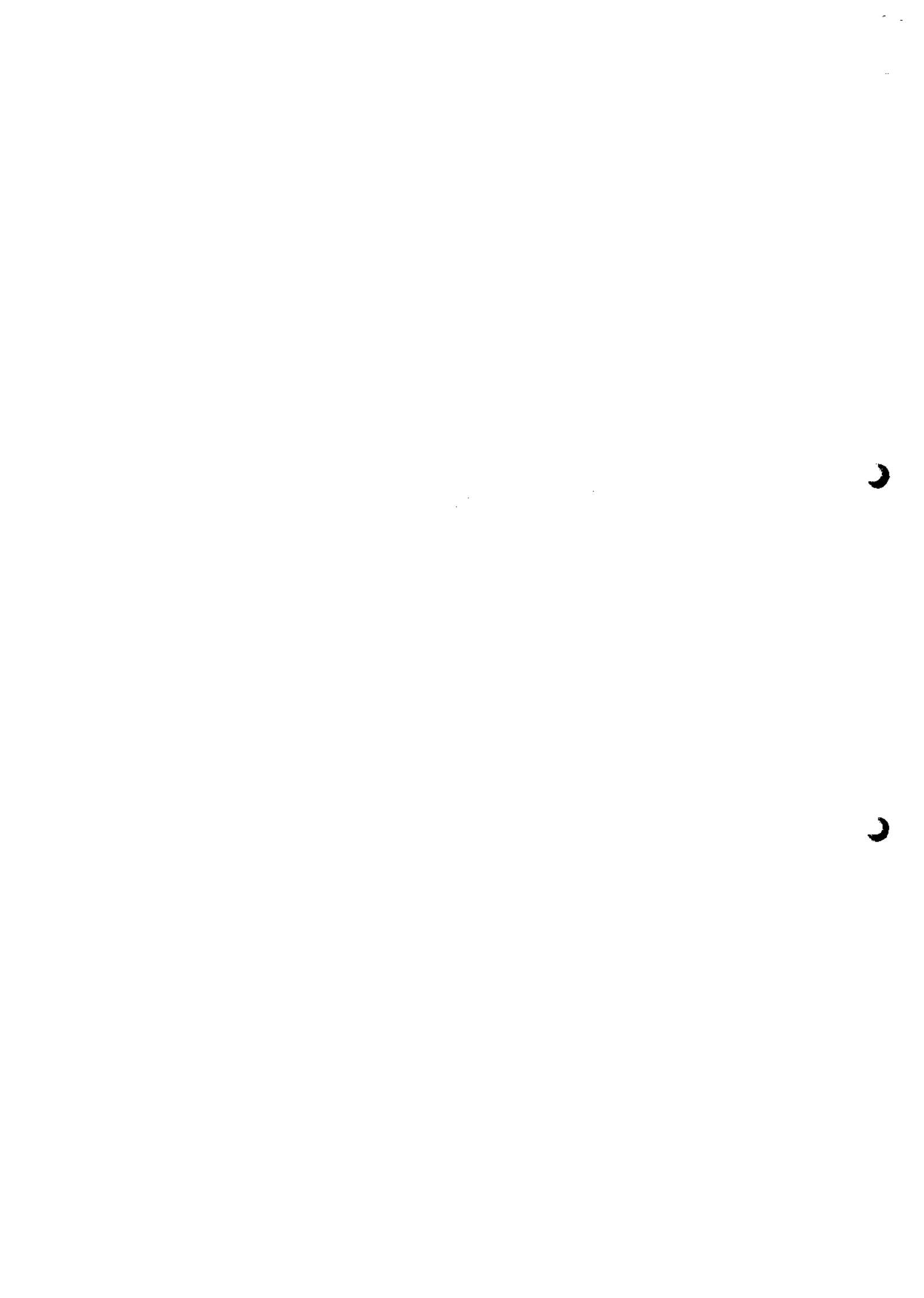
Conforme informações da imprensa local, a obra da BR-319 está para ser retomada, necessitando apenas da expedição da licença ambiental de instalação pelo IBAMA, sendo que de acordo com declarações do Ministro dos Transportes, Alfredo Nascimento, no jornal A Crítica de 27/03/09, a licença ambiental deverá ser expedida até a primeira quinzena de maio.

Ocorre que o EIA/RIMA do empreendimento, entregue no início do mês de março, não está disponibilizado na página da internet do órgão licenciador - IBAMA, conforme espelho de consulta realizada em 14/04/2009.

Assim, o MPF e as organizações da sociedade civil interessadas não receberam o documento, para conhecimento e comentários, e muito menos tiveram acesso ao mesmo as populações interessadas (inclusive Indígenas) da área de influência direta e indireta do empreendimento.

No entanto, apesar de não ter havido a devida publicidade do EIA/RIMA, as audiências públicas para o prosseguimento do procedimento de licenciamento ambiental já foram marcadas pelo próprio órgão licenciador (conforme publicação no Diário Oficial da União de 07 de abril de 2009), sendo a primeira a ser realizada no dia 22/04/2009, na cidade de Humaitá/AM.

Assinatura





4099
6862/05
4



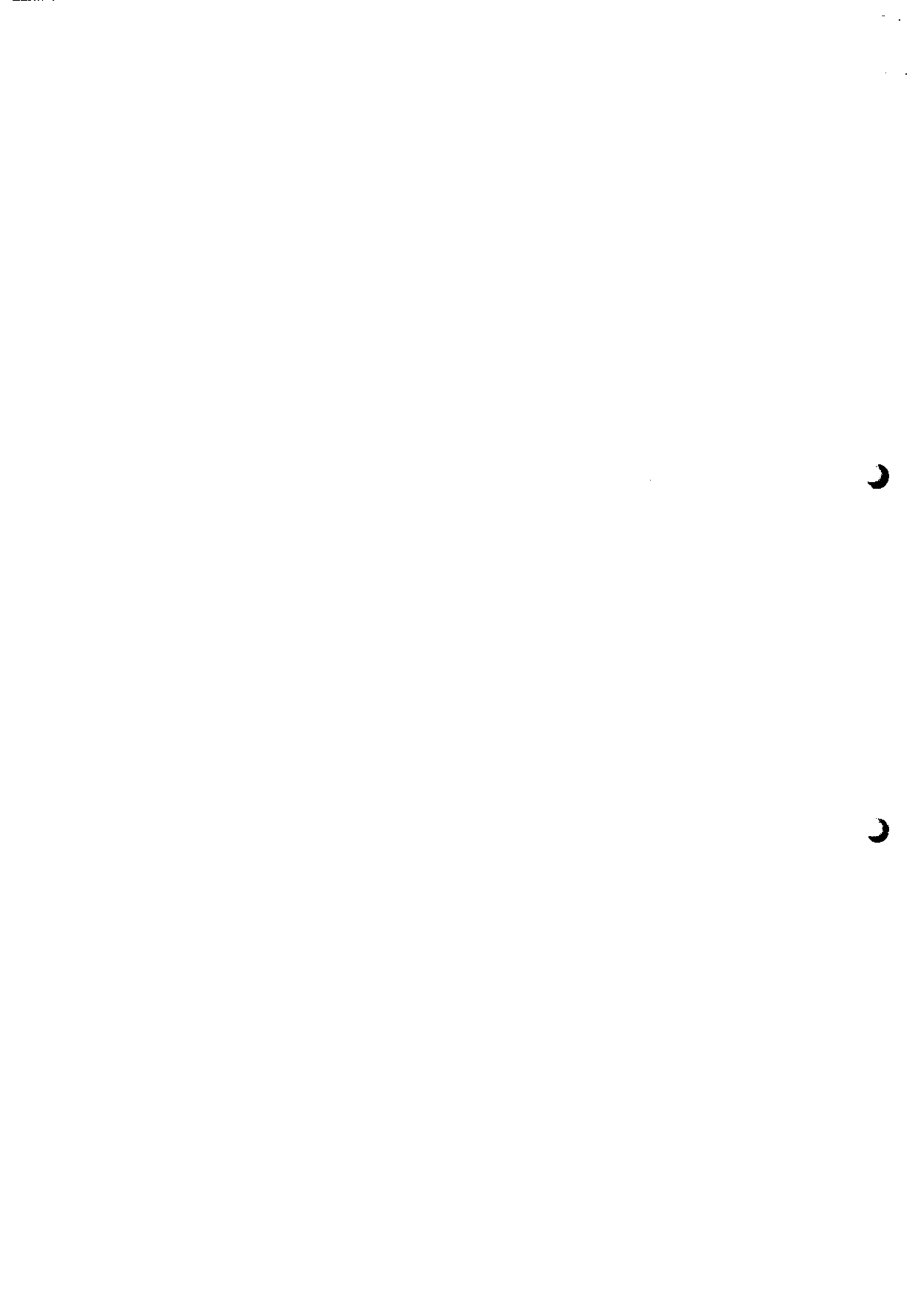
Ministério Público Federal
Procuradoria da República no Amazonas

Ocorre que a convocação para as audiências públicas foi publicada no DOU em 07/04/2009, o que significa que DE FATO as comunidades interessadas tiveram o prazo exigido de 15 dias (com a ocorrência de dois feriados nacionais - Páscoa e Tiradentes) para tomarem ciência da realização da audiência e planejarem sua participação. Ainda, nesse período nenhuma providência específica foi adotada para garantir que comunidades situadas em locais distantes daqueles em que o RIMA está disponível (Brasília ou Superintendências estaduais do IBAMA), tivessem conhecimento de seu conteúdo.

Tal procedimento não se coaduna com o teor do art. 225, §1º, IV, da CF/88 e art. 11 da Resolução CONAMA n. 01/86, os quais dispõem sobre a publicidade do EIA/RIMA, sendo que a mera disponibilização de cópias na sede do órgão licenciador não pode, neste caso concreto, ser admitida, pois as populações atingidas (inclusive indígenas) estão muito distantes da sede do órgão (em Brasília ou Superintendências estaduais) e estão sendo lesadas em seu direito à informação e à participação na audiência pública de forma consciente e informada.

Ainda, há que se considerar o disposto na Convenção 169 da OIT (ratificada pelo Decreto Legislativo nº 143, de 20/06/2002), que trata do direito de consulta livre, prévia e informada dos povos indígenas e populações tradicionais, atingidos por projetos e obras de grande impacto socioambiental.

Cumprе salientar que a Convenção 169 da Organização Internacional do Trabalho - OIT possui força normativa supralеgal, com hierarquia intermediária entre a Constituição Federal e as leis ordinárias comuns. O Presidente do Supremo Tribunal Federal, ministro





4100
6860/05

POZ

Ministério Público Federal
Procuradoria da República no Amazonas

Gilmar Mendes, tem manifestado a impossibilidade jurídica de assimilar os tratados internacionais sobre direitos humanos a uma simples lei ordinária no sistema jurídico brasileiro:

"(...) o caráter especial desses diplomas internacionais sobre direitos humanos (o Pacto Internacional dos Direitos Civis e Políticos e a Convenção Americana sobre Direitos Humanos - Pacto de San José de Costa Rica) lhes reserva lugar específico no ordenamento jurídico, estando abaixo da Constituição, porém acima da legislação interna. O status normativo supralegal dos tratados internacionais de direitos humanos subscritos pelo Brasil, dessa forma, torça inaplicável a legislação infraconstitucional com ele conflitante, seja ela anterior ou posterior ao ato de ratificação". (RE. 466.343-1 São Paulo. Rel. Min. Cezar Peluso. Voto Vogal. Ministro. Gilmar Mendes).

Adicionalmente, o próprio STF tem manifestado, com relação às Convenções da OIT, que estas são também critério auxiliar de interpretação do texto constitucional.

Portanto, a publicidade a que se refere a Lei n. 10.650, de 16 de abril de 2003 (Lei de Acesso à Informação Ambiental), não pode ser meramente formal, devendo a informação ser levada efetivamente ao conhecimento dos interessados, e principalmente das comunidades atingidas, atendendo às especificidades da população interessada.

Neste caso, entende o MPF que a publicidade do EIA/RIMA deverá se dar "em campo", na área de influência direta do empreendimento, antes da realização das audiências públicas, a fim de permitir a participação informada da população a ser atingida (inclusive indígena), e não meramente através dos meios de divulgação formais





Fls.: 4/01
Proc.: 6860/05
W

Prof. Dr.
12.10

Ministério Público Federal
Procuradoria da República no Amazonas

(jornais, diários oficiais, internet e outros), aos quais tal população não tem acesso.

Absurdo seria o argumento de que não se faz necessário levar ao conhecimento da população atingida os estudos ambientais, diante da sua falta de escolaridade para compreendê-los, primeiramente porque nos dias atuais mesmo as pessoas com baixa ou nenhuma escolaridade tem direito de acesso à informação e não raras vezes encontramos dentro de tais comunidades pessoas com conhecimento e experiência de vida que os tornam aptos a avaliar um estudo acerca da região em que habitam; em segundo lugar porque as comunidades (inclusive indígenas) são muitas vezes organizadas e possuem lideranças ligadas a associações cuja finalidade é a proteção de seus direitos individuais e coletivos, sendo comum também recorrerem a organizações da sociedade civil e ao Ministério Público, em busca da preservação de seus direitos.

De fato, a falta de publicação do estudo no site do IBAMA tem dificultado sua análise, inclusive, pelas organizações da sociedade civil e órgãos públicos interessados em comentar o estudo.

O prazo fixado para realização da primeira audiência pública revela-se muito exíguo, tendo em vista que o EIA/RIMA ainda não foi acessado pelos interessados, o que inviabilizará a participação informada da sociedade e a apresentação de comentários, viciando assim todo o procedimento de licenciamento ambiental da obra.

A Resolução CONAMA n. 09/87 dispõe sobre as audiências públicas, garantindo a participação dos interessados, inclusive prevendo que os locais de sua realização devem ser acessíveis ao público atingido, o qual neste caso inclui populações indígenas (inclusive isoladas).

W
5

3

3



4102
Proc.: 6860/05
Rac.: 9



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

Há que se ter em vista a complexidade do licenciamento ambiental da obra em comento - BR-319 - que foi assinalada por autoridades de órgãos ambientais locais como "o debate mais importante do século para a Amazônia", e a obra com maior potencial de impacto neste bioma já tão ameaçado, especialmente em relação à região Sul do Estado do Amazonas (interflúvio Purus-Madeira).

Mister salientar que o componente "Infra-estrutura ambientalmente sustentável" foi retirado do Plano de Prevenção e Controle do Desmatamento na Amazônia Legal (PPCDAM), pela Casa Civil do Governo Federal, mesmo tendo o assunto sido ressaltado com o parágrafo abaixo transcrito, o qual descrevia o problema das obras de infraestrutura na Amazônia presentes no Plano originalmente enviado pelo Grupo de Trabalho Interministerial:

"Obras de Infra-estrutura: Nas últimas décadas, os grandes investimentos em infra-estrutura, especialmente rodovias de penetração, têm sido uma das principais causas do desflorestamento na Amazônia. 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. Os investimentos em infra-estrutura tendem a provocar uma forte valorização de terras em sua área de influência, mesmo antes de sua realização. Em muitos casos, a mera expectativa de realização de grandes obras estimula processos de especulação fundiária, grilagem de terras públicas, migrações, a abertura de novas frentes de desmatamento e a ocupação desordenada do espaço."

Consta do relatório "Desmatamento na Amazônia - o leão acordou, uma análise do Plano de Ação para a Prevenção e Controle do Desmatamento na Amazônia Legal", publicado pela ONG Greenpeace, no ano de 2008; referente ao item 4. "Infra-estrutura"





4103
68/04/05
7
Protocat

Ministério Público Federal
Procuradoria da República no Amazonas

ambientalmente sustentável", no qual a organização ambientalista assim se posiciona:

"Historicamente grandes obras de infra-estrutura - principalmente a abertura e pavimentação de rodovias - somadas à ausência crônica de ações de ordenamento territorial e governança, constituem importante vetores do desmatamento na Amazônia.

No início de 2007, o governo Lula lançou o Plano de Aceleração do Crescimento (PAC). Considerado o maior programa estratégico de investimentos do Brasil nas últimas quatro décadas, ele prevê recursos em torno de R\$ 503,9 bilhões ao longo de quatro anos em logística (rodovias, portos, ferrovias, etc.), energia (geração e transmissão de energia elétrica, petróleo, combustíveis renováveis etc.), dentre outros temas.

O impacto do PAC na Amazônia começa por obras como o asfaltamento da rodovia BR-319, no Amazonas, e as hidrelétricas de Jirau e Santo Antônio, no rio Madeira, em Rondônia - todas com enorme potencial direto e indireto para o aumento do desmatamento naquelas regiões.

No caso da BR-319, cujo asfaltamento está em vias de recomeçar, a proposta de criação de um mosaico de UCs ao longo de todo o trecho amazônico e a criação de um Distrito Florestal na região está parada.

Quanto às hidrelétricas do rio Madeira, apesar do início do funcionamento das turbinas estar previsto para 2012, a corrida por terras e recursos madeireiros na região se intensificou apenas com o anúncio das obras. Quando estiverem prontas, a energia gerada por essas centrais vai permitir o estabelecimento de um maior número de madeireiras, frigoríficos, silos, beneficiadoras de soja e outros segmentos alinhados à destruição da floresta. É esperado um forte avanço sobre a floresta na região sul e sudeste do estado do Amazonas e noroeste do estado do Acre."

O desmatamento na Amazônia vem aumentando e, conforme avaliado pelo Greenpeace, é baixa a execução do Plano de

7

3

3



Fis:	2104
Proc:	6862/05
Rubric:	4

BR-319

Ministério Público Federal
Procuradoria da República no Amazonas

Prevenção e Controle do Desmatamento na Amazônia Legal (PPCDAM), sendo que apenas 31% do que estava planejado foi cumprido, e que apenas dois dos oito impactos esperados no Plano foram observados de fato, constando do relatório da ONG que:

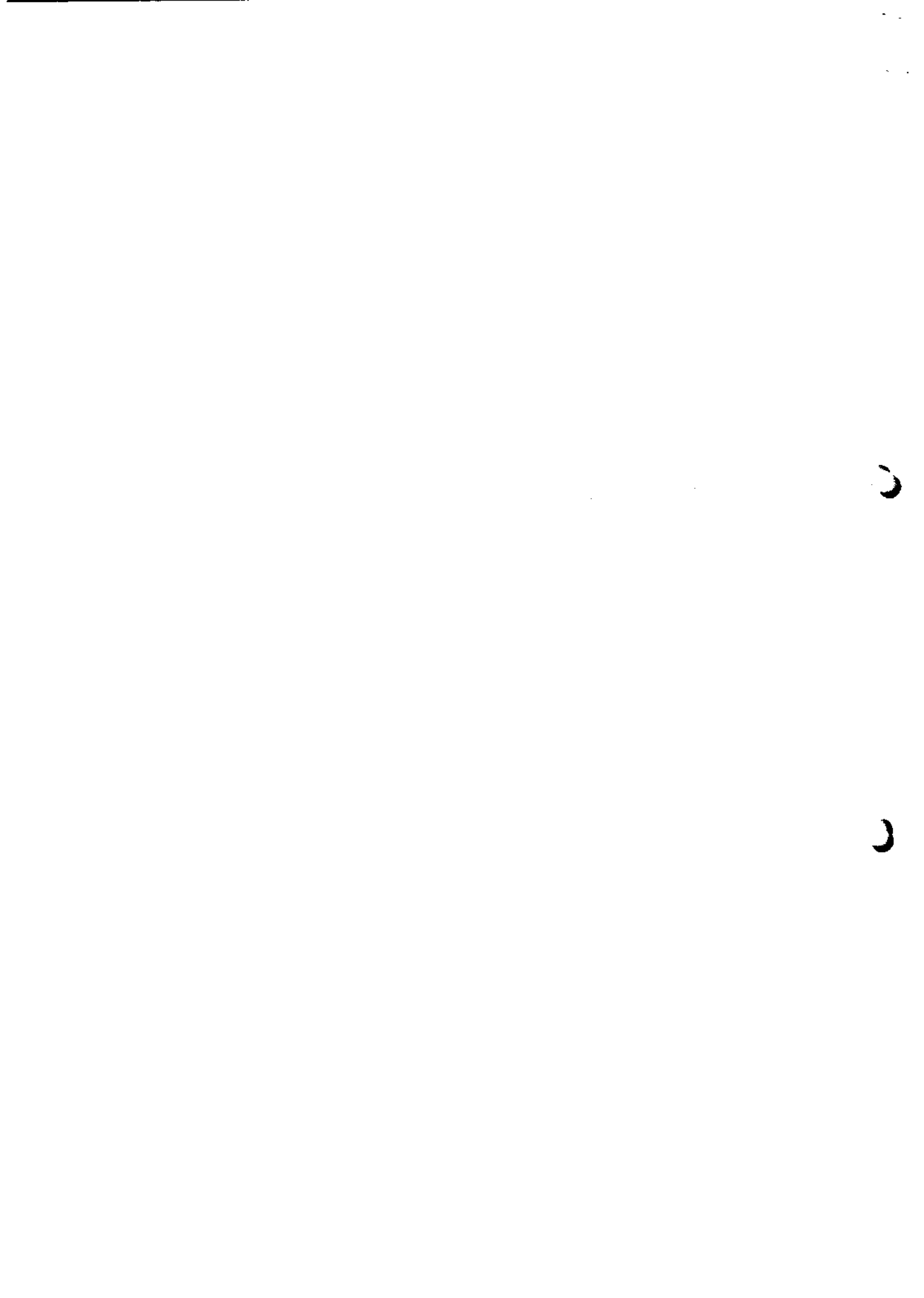
"mais de 60% das atividades contidas no Plano de Ação do governo não aconteceram como previsto. De maneira geral, das 32 ações estratégicas, 10 (31%) foram quase ou integralmente cumpridas até 2007, 11 (34%) foram parcialmente executadas e 11 (34%) não foram cumpridas ou forma incipientes. Das 10 atividades cumpridas, apenas três (30%) foram realizadas nos prazos previstos, demonstrando que o governo subestima o esforço necessário para a sua execução."

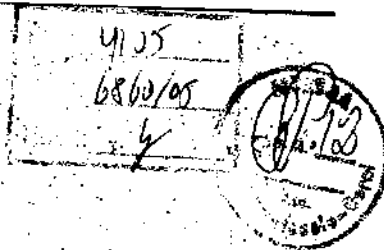
A BR-319 ligará o eixo do desmatamento ao coração da Amazônia ainda preservado, sendo que o efeito do avanço dessa fronteira agropecuária já é sentido no Sul do Estado do Amazonas, onde Lábrea é o único município amazonense incluído, sistematicamente, na lista dos maiores desmatadores do bioma amazônico, divulgada pelo Ministério do Meio Ambiente.

Pelo menos cinco estradas estaduais estão projetadas ligando o eixo da BR 319 às sedes dos municípios de Borba, Novo Aripuanã, Manicoré e Tapauá, e mais uma estrada dando acesso ao Rio Madeira, as quais irão cortar terras indígenas e serão um fator de potencialização do desmatamento.

De acordo com estudos realizados com base em dados de desmatamento, fornecidos pelo Dr. Phillip Fearnside, pesquisador do INPA e membro do IPCC, em linhas gerais é prevista a perda de 3 a 5 milhões de hectares de floresta, em decorrência da reconstrução da BR-319.

Al





Ministério Público Federal
Procuradoria da República no Amazonas

Conforme relatório do Greenpeace "O rastro da pecuária na Amazônia. - Mato Grosso: o Estado da destruição", citando dados de ALVES, D. *O processo de desmatamento na Amazônia*. Parcerias estratégicas, n. 12, p. 259-275, 2001 e de BRANDÃO Jr., A.O et al. *Desmatamento e estradas não-oficiais da Amazônia*. In: SIMPÓSIO BRASILEIRO DE SENSORIAMENTO REMOTO, 13, 2007, Florianópolis. Anais...INPE, p. 2357-2364, 2007:

"Estradas são os principais vetores de ocupação da Amazônia. Estudo do Inpe aponta que cerca de 85% do desmatamento realizado até o ano 2000 estava a menos de 25 quilômetros de áreas de abertura pioneiras, que começaram a ser ocupadas economicamente por volta de 1978. Dois tipos de estradas predominam na região: oficiais e não-oficiais. As primeiras conectam a região Norte ao resto do Brasil e foram construídas principalmente pelo governo federal na década de 70. As estradas não-oficiais possuem abrangência local e em geral não aparecem nos mapas oficiais do Departamento Nacional de Infra-estrutura e Transporte (DNIT) e do IBGE. A grande quantidade de estradas possibilita a produção de carne em áreas cada vez mais distantes das fazendas de gado."

Segundo fontes oficiais, inclusive do IPCC (Painel Intergovernamental de Mudanças Climáticas) da ONU, as florestas contêm um estoque fundamental de carbono, armazenando cerca de uma vez e meio a quantidade de carbono atualmente presente na atmosfera, sendo que o desmatamento de florestas tropicais é responsável por aproximadamente 20% das emissões globais de gases do efeito estufa, mais que todo o setor de transportes no mundo.

É fato que o mero anúncio de criação das Unidades de Conservação federais e estaduais na área de influência da BR-319 não abranda o problema, pois o nível de implementação das





4106
6860/05
b



Ministério Público Federal
Procuradoria da República no Amazonas

unidades de conservação na Amazônia é extremamente baixo por dificuldades orçamentárias, de pessoal e ausência do poder público, sendo que as áreas protegidas já criadas não possuem, em sua grande maioria, Plano de Manejo, Conselhos, instrumentos de fiscalização, controle e monitoramento, tornando-se muitas vezes locais de prática de ilegalidades, como o desmatamento.

Ainda, conforme anunciado pelo Governo do Estado do Amazonas, na imprensa local, a criação e/ou implementação dessas novas Unidades de Conservação seria concomitante ao processo de reconstrução da estrada, o que se revela extremamente inadequado, pois as áreas deveriam estar não somente criadas mas implementadas de fato (com pessoal, estrutura de fiscalização e gestão, Plano de Manejo e conselhos instalados, no mínimo), antes da realização da obra, para que pudessem, realmente, servir como obstáculo ao forte processo de migração e ocupação desordenada esperado para a região.

Além de todo o exposto acima, mister ressaltar o fato de que as atividades econômicas na Amazônia, mormente se relacionadas ao "agronegócio" (pecuária, agricultura etc) tem tido impactos sociais devastadores, com os maiores índices de **trabalho escravo** do país, sendo que em 2008, dos 3005 trabalhadores rurais libertados pelo Ministério do Trabalho e Emprego, **99% eram mantidos cativos na região da Amazônia Legal (www.reporterbrasil.org.br/listasuja)**.

Por outro lado, de acordo com a COIAB (Coordenação das Organizações Indígenas da Amazônia Brasileira), cerca de 20 milhões de pessoas vivem na Amazônia, dentre elas 200 mil indígenas de 180 grupos étnicos distintos, que precisam da floresta para sua sobrevivência física e cultural.

am

3

3



Ministério Público Federal
Procuradoria da República no Amazonas

4107
6860/05
b



Conforme estudos de pesquisadores como Rylands e Mittermeier, estima-se que a Amazônia abrigue cerca de 40 mil espécies de plantas, 427 de mamíferos, 1.294 de pássaros, 378 de répteis, 427 de anfíbios e 3.000 de peixes, sendo que muitas outras espécies ainda não foram descobertas pela ciência.

Ainda, conforme Mittermeier e estudos do INPE - Instituto Nacional de Pesquisas Espaciais, a Amazônia produz cerca de 20% de toda a água doce da superfície da Terra, influenciando o ciclo hidrológico local e regionalmente, com o transporte da umidade produzida por correntes atmosféricas para outras regiões do Brasil e da América do Sul, sendo que a redução da cobertura florestal pode acarretar diminuição de precipitações nessas regiões (como o Centro-Oeste e Sudeste do Brasil), afetando a produção agrícola.

Todos esses serviços ambientais, imensuráveis monetariamente, como a conservação da biodiversidade e a regulação climática, podem ser ameaçados com a continuidade da política de infraestrutura por rodovias, negando a vocação natural da região que é o transporte fluvial e constituindo eixos de avanço dos vetores de desmatamento, como a fronteira agropecuária sobre áreas de floresta ainda preservadas.

Assim, considerando que os aspectos acima relatados, dentre outros, precisam ser amplamente discutidos pelas comunidades impactadas e pela sociedade em geral, e que a oportunidade para este debate são as audiências públicas, o MPF por meio do Subprocurador-Geral da República e Coordenador em exercício da 4ª Câmara de Coordenação e Revisão, expediu a Recomendação nº 02/09 - 4ª CCR/MPF, de 16 de abril de 2009, ao IBAMA, determinando:

3

3



4108
18/00/05



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

- 1) O adiamento das audiências públicas marcadas para a discussão do EIA/RIMA do empreendimento, por um prazo adicional de 90 (noventa) dias, a fim de que as instituições governamentais e não-governamentais interessadas, assim como a população a ser atingida, possa ter acesso adequado ao documento, e tempo hábil para análise e formação de convicção acerca do mesmo, no intuito de propiciar a participação informada nas audiências públicas e assegurar a qualidade dos comentários, para contribuir e aperfeiçoar o procedimento de licenciamento ambiental da obra;
- 2) Que adote providências para conferir a devida publicidade ao EIA/RIMA da rodovia BR-319, anteriormente à realização das audiências públicas, por meio de jornais de circulação nacional, estadual e local, internet e "em campo", na área de influência direta do empreendimento, a fim de permitir a participação informada da população a ser atingida (inclusive indígena).

Nos termos do art. 23, §1º da Resolução n. 87/2006, do Conselho Superior do Ministério Público Federal, fixo o prazo de 4 (quatro) dias para que o atendimento da presente Recomendação seja comunicado à 4ª Câmara de Coordenação e Revisão, sob pena, em caso de desatendimento, sejam tomadas as providências judiciais ou extrajudiciais cabíveis.

No entanto, no final da tarde de hoje, o IBAMA respondeu à Recomendação informando que "não vislumbra razões para a alteração das datas marcadas com vistas à realização das audiências públicas", o que motiva a presente ação judicial.

II - Competência da Justiça Federal - Seção Judiciária do Amazonas

A competência da Justiça Federal para o julgamento da lide é inconteste, e decorre da natureza jurídica dos

al

3

3



4109
6860/05
4



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

demandados, autarquias federais; bem como do bem a ser tutelado, a Floresta Amazônica, patrimônio nacional.

A Justiça Federal é absolutamente competente para processar e julgar as causas propostas pelo Ministério Público Federal - cujo interesse público da União se presume - ou por qualquer das entidades referidas no art. 109, I, da Constituição, bem assim, nas ações propostas, em face dessas pessoas, por quaisquer autores, qualquer que seja a sua natureza jurídica.

O art. 225, §4º, da Constituição Federal, reserva tratamento especial ao Bioma Amazônico, consagrando-o como patrimônio nacional, nos seguintes termos:

*Art. 225 - (...)
§4º. A Floresta Amazônica brasileira, a Mata Atlântica, a Serra do Mar, o Pantanal Mato-Grossense e a Zona Costeira são patrimônio nacional, e sua utilização far-se-á, na forma da lei, dentro de condições que assegurem a preservação do meio ambiente, inclusive quanto ao uso dos recursos naturais."

De acordo com o artigo 2º da Lei nº 7.347/85, as ações nela previstas deverão ser ajuizadas no foro do local onde ocorrer o dano, *in verbis*:

Art. 2º As ações previstas nesta Lei serão propostas no foro do local onde ocorrer o dano, cujo juízo terá competência funcional para processar e julgar a causa.

Cul

3

3



4110
6860/05
5



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

O artigo 5º da mesma lei atribui ao Ministério Público competência para propor a ação principal e a ação cautelar, para defesa dos direitos e interesses nela previstos.

O Código de Defesa do Consumidor tem aplicação subsidiária à lei disciplinadora da ação civil pública, conforme expressa o artigo 21 da Lei nº 7.347/85:

Art. 21. Aplicam-se à defesa dos direitos e interesses difusos, coletivos e individuais, no que for cabível, os dispositivos do Tit. III da lei que institui o Código de Defesa do Consumidor.

Da leitura do artigo 93, II do CDC, norma regente de todo e qualquer processo coletivo, extrai-se o entendimento de ser o local do dano o critério para fixação da competência territorial, em se tratando de dano regional.

Art. 93 Ressalvada a competência da Justiça Federal, é competente para a causa a Justiça local:

[...]

II - no foro da Capital do Estado ou no Distrito Federal, para os danos de âmbito nacional ou regional, aplicando-se as regras do Código de Processo Civil aos casos de competência concorrente.

Assim, considerando que a questão ora discutida trata de dano de âmbito regional (que abrange mais de um Estado da Federação), depreende-se que a Justiça Federal da Seção Judiciária do Amazonas é competente para processar e julgar a presente ação cautelar.

III - Legitimidade *ad causam*

3

3



4111
6860/05
4



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

O Ministério Público Federal tem legitimidade ativa, a teor do disposto no art. 129, III, da Constituição Federal, e dos arts. 1º, I e IV, e 5º, I, da Lei 7.347/1985, para propor ação civil pública em defesa do meio ambiente e de qualquer outro interesse difuso e coletivo.

Trata-se também de atribuição do Ministério Público Federal por ser este ramo do Ministério Público o competente para atuar em feitos pertinentes à competência da Justiça Federal (art. 37, I, da Lei Complementar 75/1993).

No tocante à legitimidade passiva, justifica-se a legitimidade do **DNIT**, por ser a entidade responsável pelas obras de reconstrução da BR-319, e a do **IBAMA**, por ser o órgão ambiental licenciador da obra em questão. Ademais, impende destacar que o dever de zelar pelo meio ambiente incumbe a todos - poder público e coletividade (art. 225, *caput*, da Constituição Federal).

Verifica-se, portanto, a pertinência de todos os agentes dos pólos ativo e passivo da presente demanda.

IV - Direito

IV.1 - Da legislação e dos princípios gerais do direito ambiental

No caso em tela, tem-se que a conduta dos ora requeridos, de convocar as audiências públicas para discussão do EIA/RIMA do empreendimento, sem a prévia publicidade adequada e suficiente do estudo, violou o artigo 225 da CF/88, os princípios gerais do Direito Ambiental, os arts. 6º e 7º da Convenção 169 da OIT, além das Leis 6.938/81 e 10.650/2003; assim como as Resoluções CONAMA 1/86 e 9/87.

3

3



Fls:	412
Data:	6/3/05
Assinatura:	y

BP19
 Ministério Público Federal

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

As normas ambientais citadas acima estabelecem a obrigatoriedade do licenciamento ambiental prévio a qualquer atividade, obra ou empreendimento que utilize recursos naturais, seja capaz de gerar poluição ou causar degradação ambiental, com a prévia avaliação dos impactos ambientais através do instrumento do EIA/RIMA, o qual é documento PÚBLICO, e dispõe sobre o direito à informação ambiental e ainda sobre o procedimento para as audiências públicas.

A Constituição Federal de 1988 eleva o meio ambiente ecologicamente equilibrado à categoria de direito fundamental das presentes e futuras gerações. Encontramos ao longo da Carta Magna dispositivos esparsos tratando da proteção ao meio ambiente e no artigo 225 um capítulo específico sobre o tema, considerando o meio ambiente saudável um direito, ao mesmo tempo, subjetivo e de titularidade coletiva, *in verbis*:

Art. 225. Todos tem direito ao meio ambiente ecologicamente equilibrado, bem de uso comum do povo e essencial à sadia qualidade de vida; impondo-se ao Poder Público e à coletividade o dever de defendê-lo e preservá-lo para as presentes e futuras gerações.

§ 1º - Para assegurar a efetividade desse direito, incumbe ao Poder Público:

[....]

IV - exigir, na forma da lei, para instalação de obra ou atividade potencialmente causadora de significativa degradação do meio ambiente, estudo prévio de impacto ambiental, a que se dará publicidade.

O EIA/RIMA e, de resto, todo o procedimento de licenciamento ambiental, é assim informado pelos princípios gerais do

[Assinatura]

3

3



4113

6860/05

4



Direito Ambiental da INFORMAÇÃO e da PARTICIPAÇÃO, assim descritos pela doutrina:

7. Princípio da Informação

A Declaração do Rio de Janeiro/92, em uma das frases do Princípio 10 afirma que, 'no nível nacional, cada indivíduo deve ter acesso adequado a informações relativas ao meio ambiente de que disponham as autoridades públicas, inclusive informações sobre materiais e atividades perigosas em suas comunidades'.

(...) A Convenção sobre o Acesso à Informação, a Participação do Público no Processo Decisório e o Acesso à Justiça em Matéria de Meio Ambiente prevê no art. 2º, item 3: 'A expressão 'informações sobre meio ambiente' designa toda informação disponível sob forma escrita, visual, oral ou eletrônica ou sob qualquer outra forma material, sobre (...) as medidas administrativas, acordos relativos ao meio ambiente, políticas, leis, planos e programas (...) e a análise custo/benefício e outras análises e hipóteses econômicas utilizadas no processo decisório em matéria de meio ambiente (...)'.

A 1ª Conferência Européia sobre Meio Ambiente e Saúde, realizada em Frankfurt (1989), sugeriu à Comunidade Econômica Européia uma Carta Européia do Meio Ambiente e da Saúde prevendo que 'cada pessoa tem o direito de beneficiar-se de um meio ambiente permitindo a realização do nível o mais elevado possível de saúde e de bem-estar; de ser informado e consultado sobre os planos, decisões e atividades suscetíveis de afetar ao mesmo tempo o meio ambiente e a saúde; de participar no processo de tomada de decisões'.

A Declaração de Limoges coloca em relevo a informação como fase indispensável do procedimento de autorização ambiental.

(...)

A informação serve para o processo de educação de cada pessoa e da comunidade. Mas a informação visa, também, dar a chance à pessoa informada de tomar posição ou pronunciar-se sobre a matéria informada.

3

3

Fls.: 4114
6860/05
4

[Handwritten signature]
Procurador



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

Como já salientaram os juristas da Comissão Mundial sobre Meio Ambiente e Desenvolvimento, os dados ambientais devem ser publicados. A publicidade está ligada à informação. O segredo, ao contrário, distancia e/ou elimina a informação. Contudo, tanto no exercício da política como na prática empresarial, o culto do segredo tem sido apontado como um instrumento de sucesso. Dai, não é de surpreender a resistência de governos e de empresários em transmitir as informações ambientais.

(...)
A informação ambiental não tem o fim exclusivo de formar a opinião pública. Valioso formar a consciência ambiental, mas com canais próprios, administrativos e judiciais, para manifestar-se. O grande destinatário da informação - o povo, em todos os seus segmentos, incluindo o científico não-governamental - tem o que dizer e opinar.

As informações ambientais recebidas pelos órgãos públicos devem ser transmitidas à sociedade civil, excetuando-se as matérias que envolvam comprovadamente segredo industrial ou do Estado. A informação ambiental deve ser transmitida sistematicamente, e não só nos chamados acidentes ambientais.

A informação ambiental deve ser transmitida de forma a possibilitar tempo suficiente aos informados para analisarem a matéria e poderem agir diante da Administração Pública e do Poder Judiciário.

(...)

B. Princípio da Participação

(...)

A Declaração do Rio de Janeiro, da Conferência das Nações Unidas para o Meio Ambiente e o Desenvolvimento, de 1992, em seu art. 10 diz: 'O melhor modo de tratar as questões do meio ambiente é assegurando a participação de todos os cidadãos interessados, no nível pertinente'. No nível nacional, cada pessoa deve ter a possibilidade de participar no processo de tomada de decisões'. Contudo temos que reconhecer que são indissociáveis 'informação/participação', pois é evidente

3

3



Ministério Público Federal
Procuradoria da República no Amazonas

4115
6860/05
3



que a 'participação dos ignorantes é um alibi ou uma idiotice',
como assinala Gerard Monédiaire.

'O Direito Ambiental faz os cidadãos saírem de um estatuto passivo de
beneficiários, fazendo-os partilhar as responsabilidades na gestão dos
interesses da coletividade inteira'.

(...)

A Declaração do Rio/92 deu um passo significativo ao dizer que 'o
melhor modo de tratar as questões ambientais é com a participação de
todos os cidadãos interessados, em vários níveis'. No Princípio 10 abre-
se grande espectro na participação. Contudo, o princípio não chega a
explicitar o duplo caráter da participação: dos cidadãos e das
associações. A Convenção de Aarhus, ao conceituar 'público interessado',
afirma que, para os fins da definição, as organizações não-
governamentais são consideradas como tendo interesse em participar do
processo decisório ambiental, desde que atuem em prol da proteção do
meio ambiente e preencham as condições exigidas pelo Direito Interno
dos países (art. 2,5).

(...)

A participação dos cidadãos e das associações não merece ser
entendida como uma desconfiança contra os integrantes da
Administração Pública, sejam eles funcionários públicos ou pessoas
exercendo cargos em caráter transitório ou em comissão. (...)

(...)

A Declaração de Johannesburg/2002, em seu Item 23 afirma: 'O
desenvolvimento sustentado supõe uma perspectiva de longo prazo e
uma larga participação na elaboração das políticas, na tomada de
decisões e na implementação em todos os níveis. Como parceiros
sociais, nós continuaremos na ação em prol de parcerias estáveis, que
reunam os principais grupos interessados, respeitando sua
independência, tendo cada um importante papel a desempenhar'.

(...)

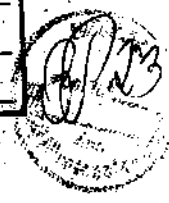
'Discussões e debates públicos, permitidos pelas liberdades políticas e
pelos direitos civis, também, podem desempenhar um papel
fundamental na formação de valores. Até mesmo a identificação das

2

2



Fls: 4116
 6860/05
 4



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

necessidades é influenciada pela natureza da participação e do diálogo públicos. A discussão pública mais bem fundamentada e menos marginalizada sobre as questões ambientais pode ser não apenas benéfica ao meio ambiente, como também importante para a saúde e o funcionamento do próprio sistema democrático, afirma o Prêmio Nobel de Economia Amartya Sen." (in: MACHADO, Paulo Affonso Leme. Direito Ambiental Brasileiro. 16ª edição. Malheiros: São Paulo, 2008) (grifos nossos).

A Audiência Pública é a forma máxima de PARTICIPAÇÃO da sociedade na política e na gestão ambiental, é o momento em que as populações e comunidades atingidas por um possível empreendimento causador de significativo impacto ambiental apresente suas críticas e sugestões, e para que isso ocorra de forma verdadeiramente democrática, mister se faz o prévio conhecimento dos estudos realizados, pois só assim é possível haver um debate consciente e informado, com reflexões prévias ao momento da Audiência, acerca do empreendimento que se pretende.

Ensiña a melhor doutrina pátria:

"A possibilidade de a população comentar o EPIA foi - desde a concepção deste instrumento de prevenção do dano ambiental - um de seus mais importantes aspectos. Pode não ocorrer efetiva participação do público pela ausência de comentários; contudo, não se concebe EPIA sem a possibilidade de serem emitidas opiniões por pessoas e entidades que não sejam o proponente do projeto, a equipe multidisciplinar e a Administração.

(...)
 A legitimidade das decisões políticas em matéria de ambiente é função não somente de sua pertinência, mas igualmente do processo pelo qual foram tomadas. Aqueles a quem se solicita suportar os riscos, tiveram ocasião de dizer se eles os julgam aceitáveis?

Handwritten signature and initials





Ministério Público Federal
Procuradoria da República no Amazonas

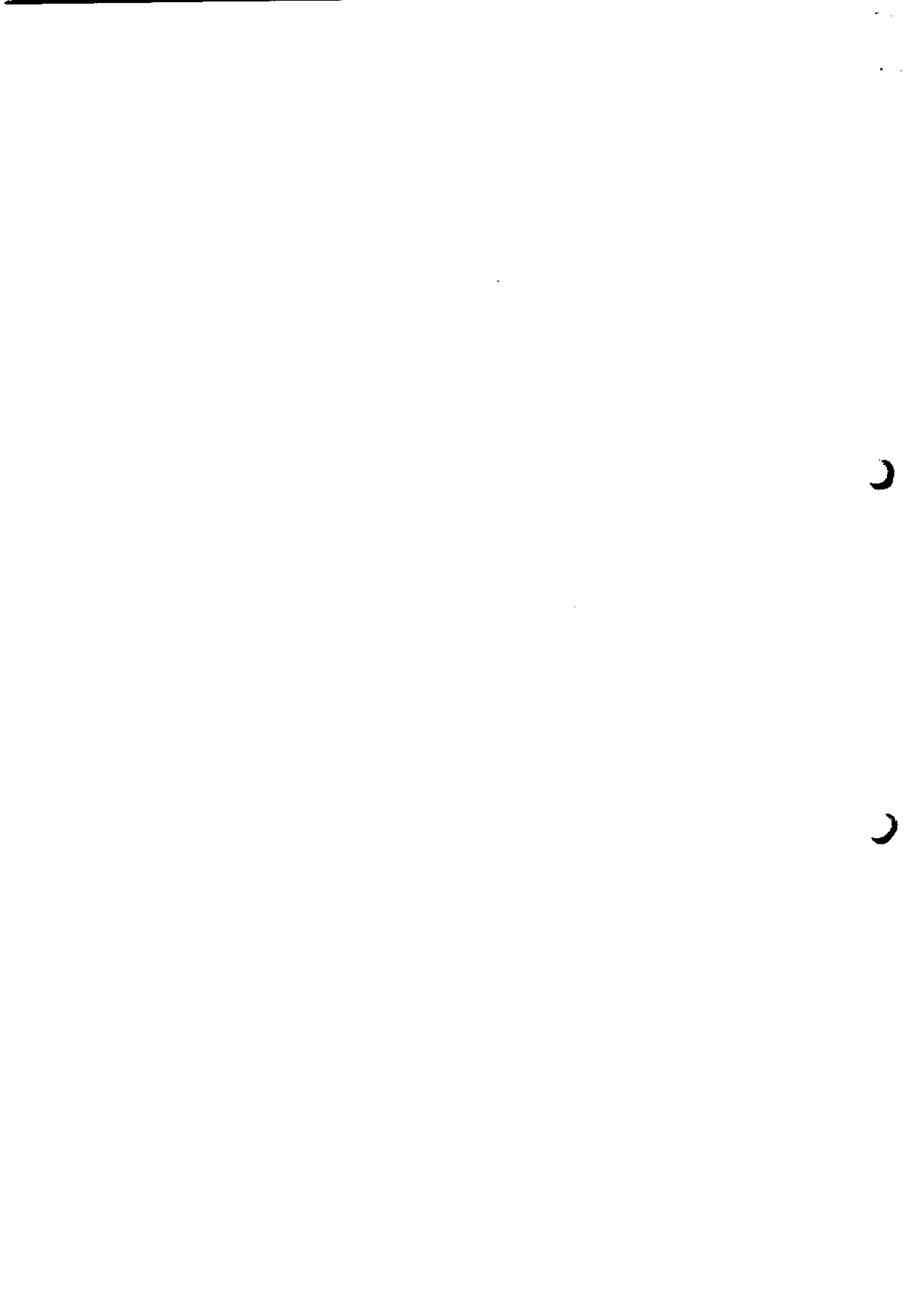
4117
6860/05
4
[Assinatura]

(...)
A população tem o direito indubitável de tomar conhecimento acerca de uma atividade pretendida ou de uma obra projetada e se irá ser realizado um EPIA. A população poderá acompanhar a realização do estudo, impugnar - desde a contratação - a equipe multidisciplinar e, também, tentar preparar-se para a fase de comentários e de Audiência Pública.

(...)
O fundamento constitucional da publicidade do RIMA está tanto no art. 225, §1º, IV como no art. 5º, XXXIV, sob pena de responsabilidade de quem negar a informação.

(...)
Nenhum Estudo de Impacto Ambiental criterioso e não superficial será feito num período menor do que trinta dias (para obras e atividades em regiões anteriormente bem estudadas e que não apresentem os projetos maior complexidade). Assim, o público que não é composto necessariamente por especialistas que não poderá dedicar seu tempo integral à revisão do estudo, necessitará também pelo menos de um período mínimo de 30 dias para examinar e comentar o RIMA apresentado. O Poder Judiciário, ao menos diante do silêncio da legislação, ponderando o dever de publicidade do EPIA - mandamento da Constituição (art. 225, IV) -, poderá, com justiça, declarar arbitrário e com desvio de finalidade o ato administrativo que determinar uma fase de comentários menor que 30 dias.

(...)
13.4.4. Edital de recebimento do EPIA/RIMA
Tem por objetivo comunicar aos interessados a possibilidade de solicitarem a Audiência Pública. Deve haver o espaço temporal de 45 dias entre a publicação do edital e o encerramento do prazo para apresentação do requerimento. É razoável que se interprete que sejam dias úteis, diante do silêncio da resolução. A norma do CONAMA não diz, mas é uma decorrência do princípio constitucional de 'dar publicidade' que no período indicado (45 dias), o RIMA e o EPIA estarão acessíveis ao público.





Fls.	4118
Proc.	6860/05
	4

2005

Ministério Público Federal
Procuradoria da República no Amazonas

A regra do art. 2º, §1º, da Resolução 9/87 diz que o edital será veiculado 'pela imprensa local'. É de se entender que o 'local' seja não somente o Município que sediará o projeto, como os Municípios abrangidos pela 'área de influência do projeto' como também a bacia hidrográfica, onde se localiza (art. 5º, III, da Resolução 1/86-CONAMA). Assim, a área de influência do projeto ultrapassando o Município sede do projeto, a expressão 'Imprensa local' atinge as várias localidades influenciadas pelo projeto, nelas devendo ser publicados os editais. Não há razão jurídica de se fazer uma única publicação de edital, quanto o escopo da resolução e da Constituição Federal (art. 225, §1º, IV) é abrir a oportunidade de participação para todos os possíveis atingidos pelos efeitos do projeto, que potencialmente causará significativo impacto ambiental.

(...)

Poderá não atingir sua autêntica finalidade, uma audiência para a qual não se deu concreta oportunidade de conhecer - na sua inteireza - o EPIA (...) pode conduzir ao fracasso da audiência, que lamentavelmente, sempre será tentado pelos que - de modo franco ou sub-reptício - destroem ou querem destruir o meio ambiente.

(...)

Na escolha do local da audiência no que tange ao Município, é de se considerar a 'localização geográfica dos solicitantes' da audiência e a 'complexidade do tema' (art. 2º, §5º, da Resolução 9/87).

(...)

A Audiência Pública é a última grande etapa do procedimento do Estudo Prévio de Impacto Ambiental. Inserida nesse procedimento com igual valor das fases anteriores, é ela, também, base para a 'análise parecer final'. A Audiência Pública - devidamente retratada na ata e seus anexos - não poderá ser posta de lado pelo órgão licenciador, como o mesmo deverá pesar os argumentos nela expendidos, como a documentação juntada. Constituirá nulidade do ato administrativo autorizador

Cal





Ministério Público Federal
Procuradoria da República no Amazonas

4119
1860/05
K

BP 26

que poderá ser invalidada pela instância administrativa superior ou por via judicial - quando o mesmo deixar de conter os motivos administrativos favoráveis ou desfavoráveis ao conteúdo da ata e de seus anexos.

Deve ser frisado que a Audiência Pública poderá ser repetida - sem limite de vezes - diante da constatação de vícios formais do EPIA e do RIMA. Sanados esses vícios, terão os interessados oportunidade de comentar o mérito ou a fundamentação do EPIA/RIMA em outra audiência." (in: MACHADO, Paulo Affonso Leme. Direito Ambiental Brasileiro, 16a edição, Malheiros: São Paulo, 2008) (grifos nossos).

Cumprе salientar que a audiência pública é a última grande etapa do procedimento do Estudo Prévio de Impacto Ambiental, sendo que sua ata e seus anexos servirão de base, juntamente com o RIMA, para a análise e parecer final do licenciador quanto à aprovação ou não do projeto (art. 5º da Resolução nº 09/87 do CONAMA).

No caso em tela, o IBAMA expediu licença prévia para a obra de reconstrução da BR-319, e para que possa passar à próxima fase, da licença de instalação, faz-se necessária a aprovação do EIA/RIMA apresentado para o empreendimento.

O procedimento de licenciamento ambiental, no empreendimento em tela, deve ser rigoroso, por se tratar de obra que pretende ser construída em detrimento da área mais preservada (ainda) da Amazônia Legal, propiciando o acesso à mesma das atividades econômicas que avançam sobre este bioma no chamado "Arco do Desmatamento", como a pecuária e o cultivo da soja. Lembrando que a própria Constituição Federal conferiu tratamento especial à Floresta Amazônica brasileira, considerando-a patrimônio nacional.

Cy

2

3

Fis: 4120
Proc: 6860/05
4

027



Ministério Público Federal
Procuradoria da República no Amazonas

Portanto, em se tratando de obra com potencial de produzir impacto ambiental sem precedentes sobre a Amazônia Legal, e especificamente sobre o Estado do Amazonas, o mais preservado da região, mais se justifica a necessidade de ampla informação e participação no procedimento de licenciamento ambiental e de avaliação do EIA/RIMA.

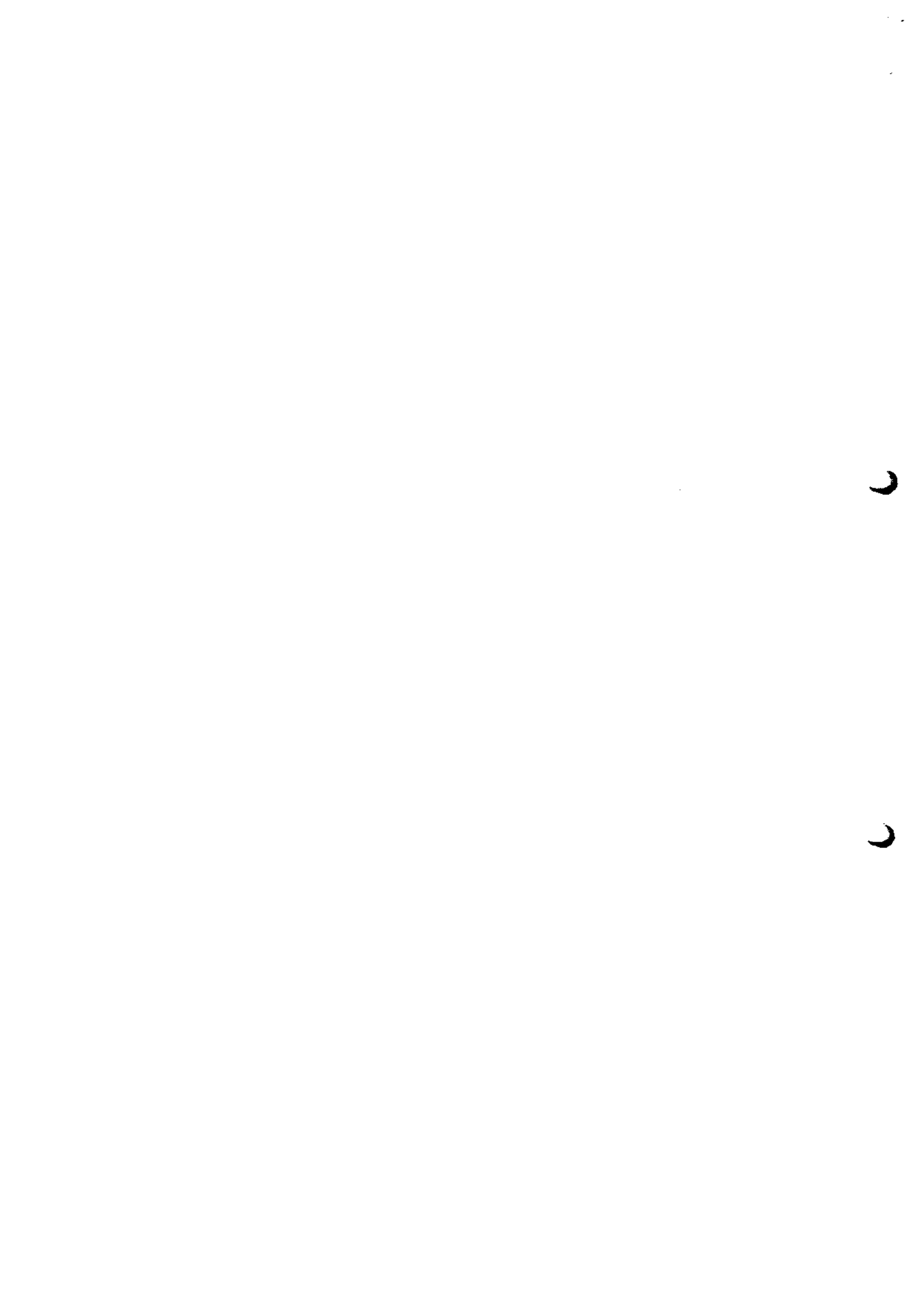
Consoante mencionado acima, a Convenção 169 da OIT tem status de norma supralegal, e prevê de forma significativa a necessidade de informação/participação das populações atingidas por projetos e obras de grande impacto socioambiental.

Diz a Convenção 169 da OIT:

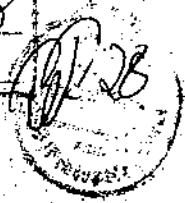
Artigo 6º


1. Ao aplicar as disposições da presente Convenção, os governos deverão:
 - a) consultar os povos interessados, mediante procedimentos apropriados e, particularmente, através de suas instituições representativas, cada vez que sejam previstas medidas legislativas ou administrativas suscetíveis de afetá-los diretamente;
 - b) estabelecer os meios através dos quais os povos interessados possam participar livremente, pelo menos na mesma medida que outros setores da população e em todos os níveis, na adoção de decisões em instituições efetivas ou organismos administrativos e de outra natureza responsáveis pelas políticas e programas que lhes sejam concernentes;
 - c) estabelecer os meios para o pleno desenvolvimento das instituições e iniciativas dos povos e, nos casos apropriados, fornecer os recursos necessários para esse fim.
2. As consultas realizadas na aplicação desta Convenção deverão ser efetuadas com boa fé e de maneira apropriada às circunstâncias.

[Handwritten signature]



4121
6860/05
K



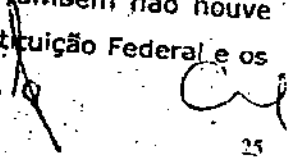

Ministério Público Federal
Procuradoria da República no Amazonas

com o objetivo de se chegar a um acordo e conseguir o consentimento acerca das medidas propostas.

Artigo 7º

1. Os povos interessados deverão ter o direito de escolher suas, próprias prioridades no que diz respeito ao processo de desenvolvimento, na medida em que ele afete as suas vidas, crenças, instituições e bem-estar espiritual, bem como as terras que ocupam ou utilizam de alguma forma, e de controlar, na medida do possível, o seu próprio desenvolvimento econômico, social e cultural. Além disso, esses povos deverão participar da formulação, aplicação e avaliação dos planos e programas de desenvolvimento nacional e regional suscetíveis de afetá-los diretamente.
2. A melhoria das condições de vida e de trabalho e do nível de saúde e educação dos povos interessados, com a sua participação e cooperação, deverá ser prioritária nos planos de desenvolvimento econômico global das regiões onde eles moram. Os projetos especiais de desenvolvimento para essas regiões também deverão ser elaborados de forma a promoverem essa melhoria.
3. Os governos deverão zelar para que, sempre que for possível, sejam efetuados estudos junto aos povos interessados com o objetivo de se avaliar a incidência social, espiritual e cultural e sobre o meio ambiente que as atividades de desenvolvimento, previstas, possam ter sobre esses povos. Os resultados desses estudos deverão ser considerados como critérios fundamentais para a execução das atividades mencionadas.
4. Os governos deverão adotar medidas em cooperação com os povos interessados para proteger e preservar o meio ambiente dos territórios que eles habitam.

Além disso, no caso em tela também não houve publicação do EIA/RIMA na internet, o que viola a Constituição Federal e os

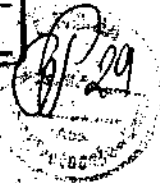

25





Ministério Público Federal
Procuradoria da República no Amazonas

Fls.: 422
6860/05
4



princípios do Direito Ambiental da Informação e Participação, além de dificultar enormemente os interessados (principalmente associações e organizações da sociedade civil) de terem acesso ao documento. Dessa forma, contrariando o princípio democrático, no qual se deve pautar uma audiência pública, o IBAMA obsteu à sociedade a oportunidade de estudar o EIA e se preparar para oferecer comentários nas audiências públicas, já marcadas para iniciarem no próximo dia 22/04/2009, o que pode viciar todo o procedimento de licenciamento ambiental do empreendimento, em face da ausência de transparência e por desprezar os princípios da informação, da participação e da precaução.

Visando propiciar a participação informada da população atingida (inclusive indígena) na discussão do EIA/RIMA da rodovia BR-319, o órgão licenciador, anteriormente à realização das audiências públicas, deveria ter providenciado a efetiva publicidade do estudo, inclusive "em campo", na área de influência direta do empreendimento.

IV.2 - Das peculiaridades do Processo Cautelar

O processo cautelar visa garantir a salvaguarda de outro processo, nele se persegue a outorga de uma providência que declare apenas que o direito a ela própria existe e que determine provisoriamente a alteração de uma situação de fato, de sorte a ter-se como afastado o perigo de dano representado pela demora do processo.

Portanto, a presente ação visa eliminar o perigo da demora, assegurando circunstância favorável à plena eficácia do futuro provimento jurisdicional a ser proferido em ação própria que será ajuizada questionando a forma como o IBAMA conduziu o procedimento de licenciamento ambiental da BR-319 no tocante às audiências públicas



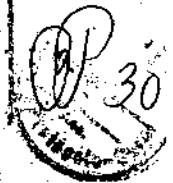


Ministério Público Federal
Procuradoria da República no Amazonas

4123

18/02/05

4

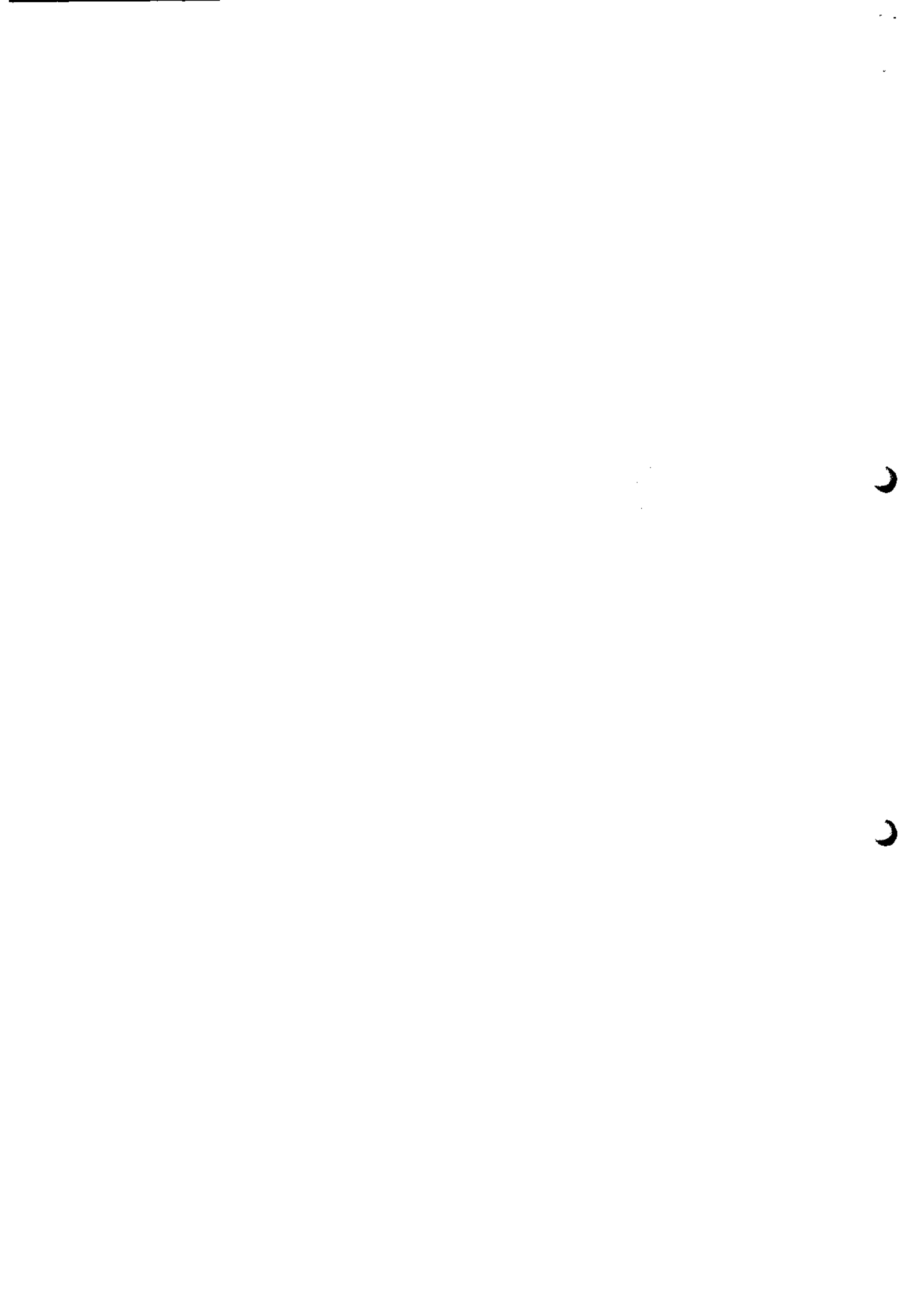


(principalmente quanto à falta de publicidade, em afronta aos princípios da Informação e Participação).

Ensina a doutrina pátria, sobre o processo cautelar:

"A necessidade do processo cautelar, que lhe justifica a existência, resulta da possibilidade de ocorrerem situação em que a ordem jurídica se vê posta em perigo iminente, de tal sorte que o emprego das outras formas de atividade jurisdicional provavelmente não se revelaria eficaz, seja para impedir a consumação da ofensa, seja mesmo para repará-la de modo satisfatório. Isso explica o caráter urgente de que se revestem as providências cautelares e, simultaneamente, o fato de que, para legitimar-lhes a adoção, não é possível investigar, previamente, de maneira completa, a real concorrência dos pressupostos que autorizariam o órgão judicial a dispensar ao interessado a tutela satisfativa: ele tem de contentar-se com uma averiguação superficial e provisória, e deve conceder a medida pleiteada desde que os resultados dessa pesquisa lhe permitam formular um *juízo de probabilidade* acerca da existência do direito alegado, a par da convicção de que, na falta do pronto socorro, ele sofrerá lesão irremediável ou de difícil reparação.

(...) Tratando-se de conjurar riscos sérios e iminentes, é intuitivo que o aparelho judiciário precisa funcionar aqui com especial celeridade, sob pena de frustrarem-se os esforços para evitar a lesão. A lei procura, assim, desembaraçar o procedimento de quaisquer formalidades superficiais, capazes de retardar a efetivação da providência cabível; chega mesmo ao ponto de permitir que ela seja determinada, sob certas condições, sem prévia audiência da parte, quando imprescindível para assegurar-lhe a eficiência (arts. 797, 804, 889, parágrafo único)." (in: MOREIRA, José Carlos Barbosa. *O novo processo civil brasileiro (exposição sistemática do procedimento)*. 23a edição. Forense: Rio de Janeiro, 2005).





F.º	4124
Proc.º	6860/05
Folha	4

Handwritten signature and stamp.

Ministério Público Federal
Procuradoria da República no Amazonas

IV.3 - Dos requisitos para o provimento cautelar: *fumus boni juris* e *periculum in mora*

Para conceder tutela cautelar, precisam estar presentes dois requisitos básicos, os quais se verificam existentes no caso em tela, pois:

- O *fumus boni juris*, pautado no juízo de cognição sumária, resta cabalmente demonstrado, do cotejo dos fatos com a legislação e os princípios gerais do direito ambiental aplicáveis ao caso concreto, que determinam a publicidade, a transparência, o acesso à informação ambiental, e a participação qualificada dos interessados nas audiências públicas para discussão dos estudos de impacto ambiental de obras, como a BR-319, passíveis de produzir significativos impactos socioambientais; e

- O *periculum in mora* é patente posto que a primeira audiência pública já está marcada para, logo depois do feriado nacional (Dia de Tiradentes), no dia 22/04/2009, no Município de Humaitá/AM.

Portanto, mister se faz a concessão da presente medida cautelar inominada, para impedir que o decurso do tempo torne ineficaz eventual provimento jurisdicional posterior, na tutela do meio ambiente ecologicamente equilibrado e dos direitos de informação e participação das populações e comunidades indígenas.

Impende salientar que o deferimento liminar da medida cautelar pleiteada não ocasionará nenhum prejuízo às partes constantes do pólo passivo da lide. Ademais, diante da característica da revogabilidade da cautelar, esta medida é passível de substituição,

Handwritten signature and the number 2R.

2

2



Ministério Público Federal
Procuradoria da República no Amazonas

4125
6860/05
Y
33

modificação ou revogação a qualquer tempo, dependendo da permanência das condições de perigo em que foram proferidas.

Por outro lado, o não deferimento imediato da medida cautelar (sem justificativa prévia), inviabilizará o ajuizamento de ação posterior visando discutir os direitos materiais violados, visto que após a realização das audiências públicas (estando a primeira marcada para o dia 22 de abril), não será mais possível impedir que elas aconteçam sem violação dos direitos de informação e participação das comunidades envolvidas (descumprindo a finalidade da legislação pátria que prevê o instituto da audiência pública, e a Convenção 169 da OIT).

V - Pedido

Ante o exposto, requer-se de, forma preliminar, que se determine em sede **LIMINAR**, nos termos do art. 804 do CPC, **SEM OTIVA DAS PARTES CONTRÁRIAS**:

- a) que o **IBAMA** adie as audiências públicas marcadas para a discussão do EIA/RIMA da BR-319, por um prazo adicional de 90 (noventa) dias, a fim de que as instituições governamentais e não governamentais interessadas, assim como a população a ser atingida, possa ter acesso adequado ao documento, e tempo hábil para análise e formação de convicção acerca do mesmo, no intuito de propiciar a participação informada nas audiências públicas e assegurar a qualidade dos comentários, para contribuir e aperfeiçoar o procedimento de licenciamento ambiental da obra; e
- b) que o **IBAMA** proceda de forma a conferir a devida publicidade ao EIA/RIMA da rodovia BR-319, anteriormente à realização das audiências públicas, por meio de jornais de circulação nacional, estadual e local,

[Assinatura]
29

2

3



Fis.	4126
Foco	6860/05
Rubric	h

RECIBO
13

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

internet e "em campo", na área de influência direta do empreendimento, a fim de permitir a participação informada da população a ser atingida (inclusive indígena).

VI - Requerimentos Finais


Por fim, requer este **Ministério Público Federal**:

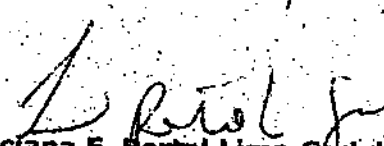
- a) a citação dos réus na pessoa de seus representantes legais;
- b) a dispensa do autor dos pagamentos de custas, emolumentos e outros encargos, desde logo, a teor do art. 18 da Lei 7.347/1985; e
- c) condenação dos réus ao pagamento de custas e honorários advocatícios, a serem revertidos ao fundo de que trata o art. 13 da Lei 7.347/1985.

Dá-se à causa o valor de R\$ 10.000,00.

Termos em que,
pede deferimento,

Mariaus, 21 de abril de 2009.


Carolina Miranda de Oliveira
Procuradora da República


Luciana F. Portal Lima Gadelha
Procuradora da República

ANEXO: Recomendação n. 02/09 - 4ª CCR/MPF, assinada no original.





MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL
Procuradoria da República no Amazonas

4122

6860/05

2



EXCELENTÍSSIMA SENHORA JUÍZA FEDERAL DA 1ª VARA DA SEÇÃO
JUDICIÁRIA DO AMAZONAS

JUSTIÇA FEDERAL - AM, 19/Nov/2009 16:13 OBRIGADO 1/2

Processo n. 2009.32.00.003197-4

O MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL, pela Procuradora da República *in fine* assinada, vem, à presença de Vossa Excelência, com fulcro no art. 294 do CPC, ADITAR a inicial da AÇÃO CAUTELAR com PEDIDO DE LIMINAR *INAUDITA ALTERA PARTE*, proposta em face do IBAMA e outros, para incluir o Item "C" do tópico V - PEDIDO da referida petição inicial, pelos fundamentos a seguir:

1. DO CABIMENTO DO ADITAMENTO DA INICIAL

Compulsando atentamente os autos, verifica-se que ainda não houve a citação dos requeridos para apresentarem contestação, o que recai na possibilidade prevista no art. 294 do CPC, segundo o qual: *Antes da citação, o autor poderá aditar o pedido, correndo à sua conta as custas acrescidas em razão dessa iniciativa.*

2. DAS RAZÕES DO ADITAMENTO

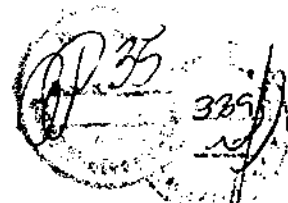
Em que pese toda a argumentação apresentada pelo MPF, o fato é que a as audiências públicas cuja realização se procurava suspender por 90 (noventa) dias, JÁ OCORRERAM, por força de decisão de suspensão de liminar concedida pelo Eg. TRF/1ª Região.

2

3



MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL
Procuradoria da República no Amazonas



Fls. 4128
Proc. 6860/05
Publ.: 4

Assim, há que se reconhecer que perdeu parcialmente o objeto os pedidos formulados pelo MPF na presente ação cautelar. No entanto, NÃO PERDEU O OBJETO a ação em si, visto que o próprio IBAMA em sua manifestação às fls. 75/85 reconheceu a possibilidade de convocação de novas audiências públicas suplementares àquelas já realizadas, as quais não se furtaria a convocar.

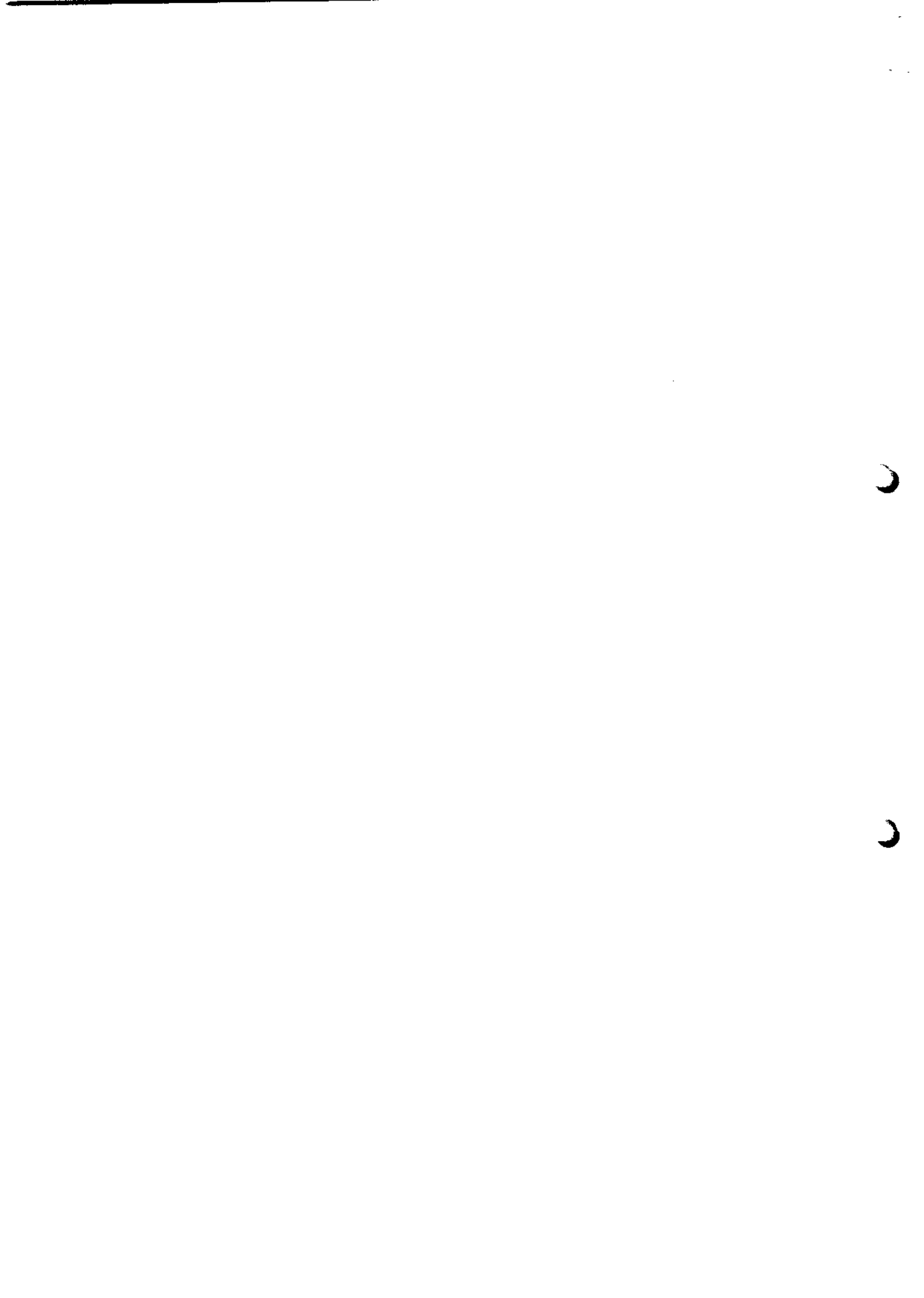
Esta providência, por parte do órgão ambiental licenciador, antes da eventual expedição da Licença de Instalação, e agora que o EIA-RIMA do empreendimento já foi analisado pelos interessados (inclusive por este MPF, ONGs ambientalistas e outros), seria extremamente salutar, inclusive para contemplar o pleito das representações indígenas que, como vimos, não foram atendidas com as audiências já realizadas.

Para isso, é necessário dar publicidade "em campo" do conteúdo do EIA-RIMA e da realização das futuras audiências, não bastando a mera divulgação pelos meios formais de comunicação.

Saleinte-se que o caso presente em muito se assemelha ao ocorrido com as audiências públicas da Usina Hidrelétrica de Belo Monte, no Pará, cujo procedimento de licenciamento ambiental foi suspenso recentemente pela Justiça Federal naquele Estado, justamente para propiciar a realização de novas audiências com as populações a serem atingidas pela obra.

Eis a notícia que consta na página na internet da Procuradoria da República no Pará (www.prpa.mpf.gov.br), acessada em 11/11/2009:

"A ordem suspende o processo de licenciamento para atender a pedido do Ministério Público - Federal e Estadual - e realizar as audiências públicas solicitadas pela população."





MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL
Procuradoria da República no Amazonas

390
4129
6860/05

A Justiça Federal em Altamira ordenou a suspensão do licenciamento da hidrelétrica de Belo Monte e a realização de novas audiências públicas que "comprovadamente contemplem as comunidades" atingidas pelo empreendimento. A ordem atende um pedido do Ministério Público, que quer ver respeitado o direito das pessoas que moram em regiões isoladas e serão os mais impactados pela hidrelétrica.

O juiz Edson Grillo, que responde pela Vara Federal de Altamira, descartou as alegações do Ibama e da Eletronorte de que as quatro audiências feitas até agora seriam suficientes.

- A audiência pública não pode ser considerada, como sustentam os requeridos, mero ato ritualístico encartado no procedimento de licenciamento ambiental. Deve ostentar a seriedade necessária, a fim de que possa fielmente servir à finalidade para a qual foi criada que, no caso presente, é informar custos, benefícios e riscos do empreendimento, propiciando o debate franco e profundo com as populações envolvidas.

Mais a frente, a decisão judicial confirma novamente o entendimento do MP: - O fato de o Ibama ter limitado as audiências a quatro municípios, quando reconhece que serão afetados pelo empreendimento outros nove, além de outras localidades, lugares esses centenas de quilômetros distantes das sedes municipais nas quais se realizaram as audiências, já demonstra a intenção de restringir a participação dessas comunidades.

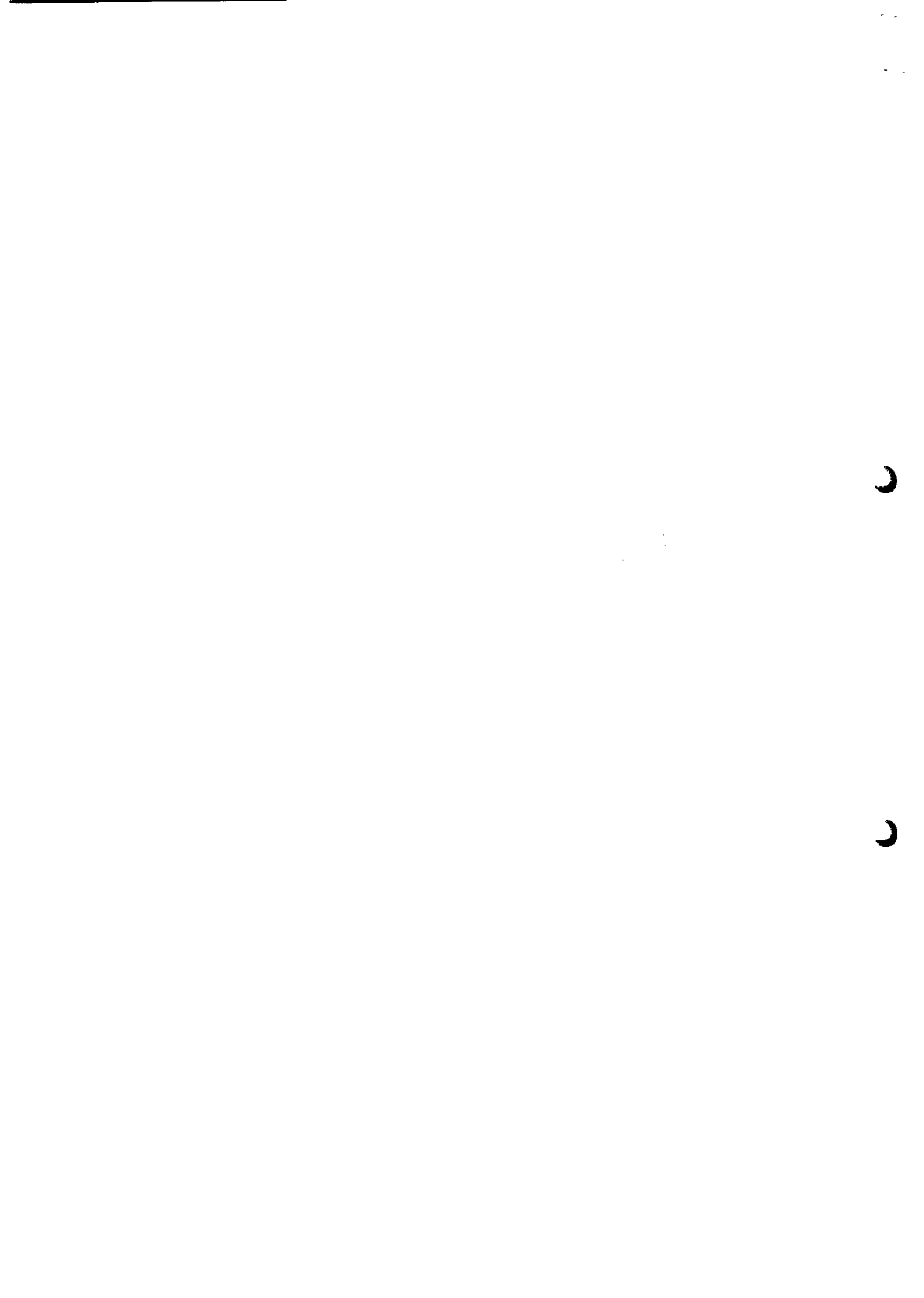
- O avanço econômico não pode se processar de forma açodada, privando o povo do conhecimento indispensável de como se dará o processo de desenvolvimento e, sobretudo, dos impactos que trará ao meio ambiente e à forma de vida das pessoas que serão atingidas pelo empreendimento, ensina a decisão judicial.

A Justiça não concedeu totalmente os pedidos feitos pelo MP, porque considerou válidas as audiências acontecidas até agora. Ordenou, no entanto, que sejam realizadas tantas audiências quantas sejam necessárias para contemplar todas as comunidades afetadas.

O processo tramita com o número 2009.39.03.000575-6 e pode ser acompanhado por qualquer interessado pela internet no site da Justiça Federal: www.pa.trf1.gov.br

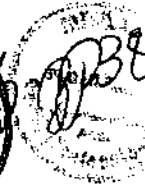
Assim sendo, o MPF vem aditar o pedido da inicial, pugnando pela realização de novas audiências públicas, pelo DNIT, procedendo-se à apresentação e discussão do EIA/RIMA frente às populações afetadas pelo empreendimento.







PODER JUDICIÁRIO
JUSTIÇA FEDERAL DE 1ª INSTÂNCIA
Seção Judiciária do Amazonas - 1ª Vara



4131
6860/05
4

CONCLUSÃO

Aos 11 de março de 2010, faço estes autos conclusos ao MM. Juiz Federal da 1ª Vara, do que lavro o presente termo.

Cristiane Lins Falcone Soares
CRISTIANE LINS FALCONE SOARES
Diretora de Secretaria da 1ª Vara, em exercício





PODER JUDICIÁRIO
JUSTIÇA FEDERAL
Seção Judiciária do Amazonas



Fil.: 4132
Processo: 6860/05
Assinatura: [assinatura]

PROCESSO Nº 2009.3197-4

DESPACHO

Requeru o MPF o aditamento da inicial (fls. 374/391) para incluir novo pedido liminar, uma vez que ainda não houve a citação dos requeridos.

Ante o exposto, recebo a aditamento da inicial e reservo-me para apreciá-lo após a citação dos requeridos.

Citem-se. Intime-se.

Após, façam-me os autos conclusos.

Manaus, 12 de março de 2010.

ANA PAULA SERIZAWA SILVA PODEDIGNORNY

Juíza Federal Substituta da 1ª Vara/AM

3

3

Ano guia : 2010 Cod. guia : 7626 Origem : 1ª VARA FEDERAL

Destino : CEMAN

Dados do Mandado :

Total de Processos: 3

Matrícula Usuário: AM11303

Parte Interessada

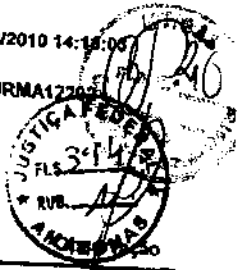
Tipo de Mandado Zona

Ano	Cod.	Processo	Parte Interessada
1	2010	147176	2009.32.00.003197-4 UNIAO FEDERAL (AGU)
2	2010	147177	2009.32.00.003197-4 DNI
3	2010	147178	2009.32.00.003197-4 IBAMA

CITACAO ZONA 2

CITACAO ZONA 2

CITACAO ZONA 1



4133
6860/05
4

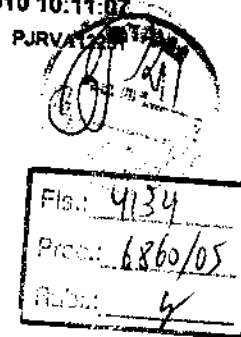
Recebido
36h

24/03/10
Data

36h

.)

.)



Guia de Carga - CARGA: RETIRADOS AGU

N. da Guia: 7911 / 2010

Interessado: AGU

OAB : Tel

RG : CPF:

Movimentação : 126/5 - CARGA: RETIRADOS AGU - 26/03/2010 10:10:47

Data da Guia : 26/03/2010 10:10:57

Origem : 1ª VARA FEDERAL Destino : OUTROS

* 2009.32.00.003197-4 9200 - CATEGORIA INOMINADA
126/5 - CARGA: RETIRADOS AGU
REQT : MINISTERIO PUBLICO FEDERAL
ADVOG : CAROLINA MIRANDA DE OLIVEIRA
REQDO : INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVAVEIS -
IBAMA
VOLUME : FOLHAS : OUTROS ANEXOS : 0 LOCALIZACAO : AGU - AGU

Devido em : / /

Total de processos: 1

Paulo Roberto

Requerente :

Data: 26/03/10

Responsável

Recebido por
nome e matrícula

2

3



CUNTA
44
6

Fls: 435
Data: 6/6/2010
Ass: y

ADVOCACIA-GERAL DA UNIÃO
PROCURADORIA DA UNIÃO NO ESTADO DO AMAZONAS
Rua Tefé, nº 611, bairro Praça 14 de Janeiro, CEP 69.020-090, Manaus/AM
Fone: (092) 3622-6967 e FAX: (092) 3622-3750

OFÍCIO Nº 452/2010 – CGJ/PU-AM/AGU.

Manaus, 26 de março de 2010.

A Sua Senhoria a Senhora
YOLANDA CORREA PEREIRA.
Consultora Jurídica do Ministério dos Transportes.
Esplanada dos Ministérios, Bloco "R", 5º andar
CEP: 74.044-900, Brasília-DF

Senhora Consultora,

Sirvo-me do presente para informar a esta Consultoria Jurídica que, acerca da ação cautelar nº 2009.32.00.003197-4 proposta pelo Ministério Público Federal em tramite na 1ª Vara Federal da Seção Judiciária do Amazonas que envolve as obras de construção/restauração da rodovia federal BR 319 cujo objeto era o adiamento das audiências públicas para a discussão do EIA/RIMA que estavam designadas e foram realizadas em abril/2009 nas cidades de Porto Velho/RO, Humaitá/AM, Careiro da Várzea/AM e Manaus/AM com amparo em decisão judicial oriunda do TRF da 1ª Região, foi peticionado pelo autor requerendo o aditamento da inicial e formulando novo pedido de liminar *inaudita altera pars* para que seja determinado ao IBAMA a realização de novas audiências públicas.

O referido aditamento foi recebido pelo MM. juiz e determinada a citação das partes e a reserva para apreciação do pedido de liminar para após a citação das partes. Desta feita, solicito informações atualizadas sobre os aspectos desenvolvidos na demanda judicial especialmente acerca das audiências públicas realizadas e que por ventura venham a ser realizadas para a discussão do EIA/RIMA da BR 319.

Solicitamos na oportunidade, que a resposta seja transmitida, **impreterivelmente** até o dia **09/04/2010** e que venha instruída com toda a documentação necessária a defesa dos interesses da União, devendo ser encaminhada a esta Procuradoria situada na Rua Tefé, nº 611, bairro Praça 14 de Janeiro, CEP 69.020-090, Manaus/AM, bem como transmitida por meio eletrônico para os e-mails: allan.magalhaes@agu.gov.br e federal.am@agu.gov.br, fazendo referência expressa a este ofício, ao seu autor, ao número do processo e a vara federal em que tramita.

Ao ensejo, apresento-lhe votos de estima e elevada consideração.

Atenciosamente,

ALLAN CARLOS MOREIRA MAGALHÃES
ADVOGADO DA UNIÃO

Registro SICAP/MT
2010/002-2827

2

3

3185
3887

MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL
Procuradoria da República no Amazonas

EXCELENTÍSSIMA SENHORA JUIZA FEDERAL DA 1ª VARA DA SEÇÃO
JUDICIÁRIA DO AMAZONAS

Processo n. 2009.32.00.003197-4

O MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL, pela Procuradora da República *in fine* assinada, vem, à presença de Vossa Excelência, com fulcro no art. 294 do CPC, ADITAR a inicial de AÇÃO CAUTELAR com PEDIDO DE LIMINAR INAUDITA ALTERA PARTE, proposta em face do IBAMA e outros, para incluir o item "C" do tópico V - PEDIDO da referida petição inicial, pelos fundamentos a seguir:

1. DO CABIMENTO DO ADITAMENTO DA INICIAL

Compulsando atentamente os autos, verifica-se que ainda não houve a citação dos requeridos para apresentarem contestação, o que recai na possibilidade prevista no art. 294 do CPC, segundo o qual: *Antes da citação, o autor poderá aditar o pedido, correndo à sua conta as custas acrescidas em razão dessa iniciativa.*

2. DAS RAZÕES DO ADITAMENTO

Em que pese toda a argumentação apresentada pelo MPF, o fato é que a as audiências públicas cuja realização se procurava suspender por 90 (noventa) dias, JÁ OCORRERAM, por força de decisão de suspensão de liminar concedida pelo Eg. TRF/1ª Região.

MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL
Procuradoria da República no Amazonas

Assim, há que se reconhecer que perdeu parcialmente o objeto os pedidos formulados pelo MPF na presente ação cautelar. No entanto, NÃO PERDEU O OBJETO a ação em si, visto que, o próprio IBAMA em sua manifestação às fls. 75/85 reconheceu a possibilidade de convocação de novas audiências públicas suplementares àquelas já realizadas, as quais não se furtaria a convocar.

Esta providência, por parte do órgão ambiental licenciador, antes da eventual expedição da Licença de Instalação, e agora que o EIA-RIMA do empreendimento já foi analisado pelos interessados (inclusive por este MPF, ONGs ambientalistas e outros), seria extremamente salutar, inclusive para contemplar o pleito das representações indígenas que, como vimos, não foram atendidas com as audiências já realizadas.

Para isso, é necessário dar publicidade "em campo" do conteúdo do EIA-RIMA e da realização das futuras audiências, não bastando a mera divulgação pelos meios formais de comunicação.

Saleite-se que o caso presente em muito se assemelha ao ocorrido com as audiências públicas da Usina Hidrelétrica de Belo Monte, no Pará, cujo procedimento de licenciamento ambiental foi suspenso recentemente pela Justiça Federal naquele Estado, justamente para propiciar a realização de novas audiências com as populações a serem atingidas pela obra.

Eis a notícia que consta na página na internet da Procuradoria da República no Pará (www.pipa.mpf.gov.br), acessada em 11/11/2009:

"A ordem suspende o processo de licenciamento para atender a pedido do Ministério Público - Federal e Estadual - e realizar as audiências públicas solicitadas pela população."

Fls.: 4136
Proc.: 6860/05
Proc.: 4

340

MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL
Procuradoria da República no Amazonas

A Justiça Federal em Altamira ordenou a suspensão do licenciamento da hidrelétrica de Belo Monte e a realização de novas audiências públicas que "comprovadamente contemplem as comunidades" atingidas pelo empreendimento. A ordem atende um pedido do Ministério Público, que quer ver respeitado o direito das pessoas que moram em regiões isoladas e serão os mais impactados pela hidrelétrica.

O juiz Edson Grillo, que responde pela Vara Federal de Altamira, descartou as alegações do Ibama e da Eletrobrás de que as quatro audiências feitas até agora seriam suficientes.

A audiência pública não pode ser considerada, como sustentam os requeridos, mero ato ritualístico encartado no procedimento de licenciamento ambiental. Deve ostentar a seriedade necessária, a fim de que possa fielmente servir à finalidade para a qual foi criada que, no caso presente, é informar custos, benefícios e riscos do empreendimento, propiciando o debate franco e profundo com as populações envolvidas.

Mais a frente, a decisão judicial confirma novamente o entendimento do MP: - O fato de o Ibama ter limitado as audiências a quatro municípios, quando reconhece que serão afetados pelo empreendimento outros nove, além de outras localidades, lugares esses centenas de quilômetros distantes das sedes municipais nas quais se realizaram as audiências, já demonstra a intenção de restringir a participação dessas comunidades.

- O avanço econômico não pode se processar de forma apodada, privando o povo do conhecimento indispensável de como se dará o processo de desenvolvimento e, sobretudo, dos impactos que trará ao meio ambiente e à forma de vida das pessoas que serão atingidas pelo empreendimento, ensina a decisão judicial.

A Justiça não concedeu totipalmente os pedidos feitos pelo MP, porque considerou válidas as audiências acontecidas até agora. Ordenou, no entanto, que sejam realizadas tantas audiências quantas sejam necessárias para contemplar todas as comunidades afetadas.

O processo tramita com o número 2009.39.03.000575-6 e pode ser acompanhado por qualquer interessado pela Internet no site da Justiça Federal: www.ba.trf1.gov.br

Assim sendo, o MPF vem aditar o pedido da inicial, pugnando pela realização de novas audiências públicas, pelo DNIT, procedendo-se à apresentação e discussão do EIA/RIMA frente às populações afetadas pelo empreendimento.

3
4

MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL
Procuradoria da República no Amazonas

3. DO PEDIDO DE ADITAMENTO

Isto posto, o MPF requer o aditamento da inicial, com supedâneo no art. 12 da Lei nº 7.347/85 c/c art. 273 do CPC, para incluir no pedido o item c, o seguinte:

- que seja determinado ao IBAMA realizar novas audiências públicas, em prazo a ser designado pelo próprio órgão ambiental, as quais deverão atender ao conteúdo da Recomendação n. 02/09-4ª CCR/MPF, bem como às demais normas legais e resoluções do CONAMA pertinentes, quanto à publicidade prévia e adequada às populações interessadas (inclusive indígena), prazo de convocação, locais de realização que possibilitem a efetiva participação das comunidades a serem atingidas com a obra, etc

N. Termos,
P. Deferimento.

Manaus, 18 de novembro de 2009


Luciana Fernandes Porto Lima Gadelha

Procuradora da República

em substituição a titular do 2º Ofício Cível



PODER JUDICIÁRIO
JUSTIÇA FEDERAL DE 1ª INSTÂNCIA
Seção Judiciária do Amazonas - 1ª Vara

CONCLUSÃO

Aos 11 de março de 2010, faço estes autos conclusos ao MM. Juiz Federal da 1ª Vara, ao que lavro o presente termo.

Cristiane Lins Falcão de Soares
CRISTIANE LINS FALCÃO DE SOARES

Diretora de Secretaria da 1ª Vara, em exercício



PODER JUDICIÁRIO
JUSTIÇA FEDERAL
Seção Judiciária do Amazonas

PROCESSO Nº 2009.3197-4

DESPACHO

Requeru o MPF o aditamento da inicial (fls. 374/391) para incluir novo pedido liminar, uma vez que ainda não houve a citação dos requeridos.

Ante o exposto, recebo a aditamento da inicial e reservo-me para apreciá-lo após a citação dos requeridos.

Citem-se. Intime-se.

Após, façam-me os autos conclusos.

Manaus, 17 de março de 2010.

ANA PAULA BERTZAWA SILVA PODEDINORNY
ANA PAULA BERTZAWA SILVA PODEDINORNY
Juíza Federal Substituta da 1ª Vara/AM

Fls.: 4137
Proc.: 6860/05
Rubr.: 4

Guia de Carga - CARGA: RETRADOS AGU

N. da Guia: 7911 / 2010

Interessado: AGU
 OAB :
 RG :
 Movimentação : 126/5 - CARGA: RETRADOS AGU - 26/03/2010 10:10:47
 Data da Guia : 26/03/2010 10:10:57
 Origem : 1ª VARA FEDERAL Destino : OUTROS

* 2009.92.00.003197-4 9150 - CANTILHAR COMINADA
 126/5 - CARGA: RETRADOS AGU
 REGISTRO: MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL
 ADVOCADO: CAROLINA MIRANDA DE OLIVEIRA
 REGISTRO: INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVATEL
 IBRAV

Devidor em: / /

Total de processos: 1

Paulo Roberto...

Impugnante:

Data: 24/03/10

Responsável:

Recebido por
 nome e matrícula



Ano	Cod. Mandato	Processo	Total de Processos	Part. Interessada	Destino	Mencionado Usuário	AM11303	Tipos de Mandado	Zona
2010	147176	2009.92.00.003197-4	UNIAO FEDERAL (AGU)		CEMAN			CITACAO	ZONA 2
2010	147177	2009.92.00.003197-4						CITACAO	ZONA 2
2010	147178	2009.92.00.003197-4						CITACAO	ZONA 1

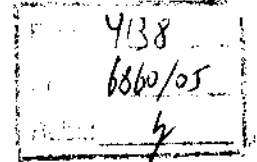
24/03/10
 Date

Recebido
Paulo Roberto...

16h

Processos

PROCESSO: 50000.015631-2010/81
DATA DO PROCESSO: 29/03/2010
ÓRGÃO DE ORIGEM: MT
ÓRGÃO ATUAL: CGAJ
SITUAÇÃO: CADASTRADO
INTERESSADO: MINISTERIO PUBLICO FEDERAL
ASSUNTO: AÇÃO
CIDADE: BRASILIA
UF: DF
MOVIMENTADO FISICAMENTE: NÃO INFORMADO
RESUMO: AÇÃO N° 2009.32.00.003197-4

**Histórico de Movimentação**

SITUAÇÃO	ÓRGÃO	DATA	HORA	MOVIMENTADO	RECEBIDO	DATA REC.	HORA REC.	REC. POR
TRAMITANDO	CGAJ	29/03/2010	15:50	CARLAGRASIELLA.SILVA	SIM	29/03/2010	15:52	ELISVANIA.MAGALHAES
DESPACHO	Informar.							
TRAMITANDO	CONJUR	29/03/2010	15:39	TAISA.LEMOS	SIM	29/03/2010	15:50	CARLAGRASIELLA.SILVA
DESPACHO	-							
CADASTRADO	PROTOCOLO-GERAL	29/03/2010	15:39	TAISA.LEMOS	SIM	-	-	-
DESPACHO	-							

Distribuição

FUNCIONÁRIO	DATA	HORA	DISTRIBUÍDO POR	PROVIDÊNCIA
Claudio Fontes Faria e Silva	29/03/2010	17:33	Ligiane da Silva Diniz	ANALISAR

Comentário

COMENTÁRIO	DATA	HORA	REALIZADO POR

Palavra-chave

PALAVRA-CHAVE	CADASTRADA POR
EMAIL S/N	TAISA.LEMOS
200932000031974	TAISA.LEMOS

Voltar para: [Atualizar](#) | [Lista](#)



MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES
SECRETARIA DE GESTÃO DOS PROGRAMAS DE TRANSPORTES

Esplanada dos Ministérios, Bloco R, 2º Andar, Ed. Anexo – Brasília – DF – CEP: 70044-900
Telefone: 3311-7758 – Fax: 3311-7962 - E-mail: miguel.masella@transportes.gov.br

4137
Data: 6/6/05
Rubric: 4

Ofício nº. 48/2010/SEGES-MT

Brasília, 14 de abril de 2010.

A Sua Senhoria o Senhor
PEDRO ALBERTO BIGNELLI
Diretor de Licenciamento Ambiental
Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis
SCEN Trecho 2 - Ed. Sede – IBAMA
70.068-900 – Brasília/DF

MMA - IBAMA
Documento:
02001.002619/2010-54


Data: 15/04/2010

Assunto: Resposta ao Ofício nº 348/2010 – DILIC/IBAMA, de 07/04/2010

Senhor Diretor,

1. Reporto-me ao Ofício nº 348/2010 – DILIC/IBAMA, de 07/04/2010, por intermédio do qual Vossa Senhoria encaminhou, solicitando as ações estabelecidas pelo GT BR-319.
2. Desta forma, encaminho Nota Técnica referente a esclarecimentos sobre o Relatório de Vistoria realizada na área de influência da BR-319 pelo IBAMA entre os dias 06 e 10 de fevereiro de 2010, bem como cópia dos principais documentos do Comitê Gestor Interministerial da BR-319.

Atenciosamente,


MIGUEL MARIO BIANCO MASELLA
Coordenador do Comitê Gestor Interministerial da BR-319
Ministério dos Transportes

A COMA:

PARA PROSECUIMEN TO OS
TRAMITES PROCESSUAIS.

Em 19/04/2010


Pietro Alberto Bignelli
Diretor de Licenciamento Ambiental
DILICIBAMA

OS Analistas

Diego

Fabio T.

Luana

Lilian

para pendências quando do fim
trabalho do que institucional.

22/4/10

Satiano Vert



4140
6860/05
Procuradoria Federal Especializada / IBAMA
Secretaria de Serviços Administrativos - SSA

RECEBIDO

Em, 16/04/10

às _____
Penedo

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 Cíveis

MEMO Nº 18 /2010-CGTMO/DILIC/IBAMA

Brasília, 16 de abril de 2010

À Coordenação Nacional de Contencioso Judicial – Procuradoria-Geral do IBAMA
Sra. Amanda Loyola Caluwaerts

Assunto: resposta ao MEMO nº 300/2010-AGU/PGF/PFE-SEDE/COJUD

Senhora Procuradora,

1. Reporto-me ao MEMO nº 300/2010-AGU/PGF/PFE-SEDE/COJUD, que solicita esclarecimentos sobre as audiências públicas realizadas para o licenciamento ambiental da rodovia BR-319/AM-RO (Km's 250 a 655,7), especificamente sobre a abrangência das mesmas sobre as comunidades diretamente afetadas pela reconstrução/pavimentação da rodovia. Quanto ao seu pedido de esclarecimentos, venho apresentar abaixo as dúvidas suscitadas e as respectivas informações desta DILIC:
2. *Questionamento - a) As audiências públicas realizadas em abril de 2009 foram consideradas suficientes a esta autarquia, no que tange aos objetivos a qual se propunha? Esclarecer se todas as comunidades atingidas foram ouvidas.*
3. Informo que a Resolução CONAMA 009/1987 estabelece, para qualquer licenciamento ambiental, um prazo específico de 45 dias para que quaisquer autarquias/fundações públicas, organizações não-governamentais e demais pessoas interessadas solicitem a realização de Audiências Públicas, contados a partir da publicação do edital de disponibilização do EIA/RIMA. No caso específico da BR-319, esse prazo encerrou-se em 16 de abril de 2009.
4. Neste prazo não houve solicitação de Audiências Públicas na definida Área de Influência do empreendimento, no entanto, mesmo assim o IBAMA, a seu próprio critério e motivação, realizou 04 audiências públicas nas cidades de Humaitá/AM, Porto Velho/RO, cidade de Careiro/AM e Manaus/AM, entre 22 e 27/04/2009, para divulgação do EIA/RIMA e recolhimento de sugestões e expectativas da população interessada no empreendimento. A escolha dessas localidades para realização das Audiências considerou a extensão da rodovia e de sua Área de Influência Direta, bem como a localização geográfica dos Municípios interceptados que abrange em seus territórios a maior parte do trecho da rodovia entre Porto Velho/RO e Manaus/AM.

5. Passada a escolha dos Municípios, para a seleção dos locais dessas Audiências Públicas, este IBAMA determinou ao DNIT o envio de alternativas de locais, os quais foram previamente aprovados por este Órgão. E ainda determinou as seguintes exigências:

I – os locais propostos deveriam ter capacidade mínima de aproximadamente 1000 (mil) pessoas sentadas, condizentes com a importância e complexidade do empreendimento;

II – os locais das Audiências Públicas deveriam contar com condições adequadas de infraestrutura, assegurando o conforto e o bem-estar dos participantes, com disponibilização de sanitários e com fornecimento de água;

III – os locais deveriam ser de acesso público, e servido por transporte público de passageiros, que possibilite o deslocamento do público interessado;

IV – os locais deveriam contar com condições de segurança aos participantes, preferencialmente autorizado pelo Corpo de Bombeiros e Polícia Militar.

6. Destaco ainda que o IBAMA preocupou-se em selecionar locais para que propiciassem a participação ativa do maior número de pessoas, por isso a escolha das sedes municipais como alternativa normal para a realização das Audiências, e lembrando que nas margens do trecho em licenciamento não há importantes vilas/distritos onde poderiam ser realizadas Audiências, nem há a mínima infraestrutura física para esses eventos.

7. Corroborando tal afirmação, o próprio EIA/RIMA tece informações sobre a baixíssima ocupação populacional da AID - Área de Influência Direta da rodovia, e por conseguinte o elevado status de conservação ambiental dessa Área. Em número de famílias para cada comunidade ao longo da AID foram encontradas somente 147 famílias durante os levantamentos de campo para elaboração do EIA/RIMA, referente às Comunidades de: São Sebastião do Igapó-Açu, Jacaretinga, Realidade, Fortaleza e São Carlos. Apesar disso, e mesmo com a diminuta população da AID da rodovia, as audiências públicas realizadas indicaram que houve a presença dos moradores dessas comunidades, o que pode ser constatado nas Audiências Públicas, principalmente para os moradores das comunidades de São Sebastião do Igapó-Açu e Realidade.

8. Este Instituto, cumprindo as diretrizes internas da Instrução Normativa 184/208/IBAMA, estabeleceu um prazo mínimo entre a publicação do Edital de Convocação das Audiências Públicas e a efetiva realização dos eventos. E ainda determinou ao DNIT que executasse ações de Comunicação Social para divulgação da data, horário e objetivo das referidas Audiências, em todos os Municípios onde estas seriam realizadas, como: - publicação do edital em periódicos de circulação local e regional, com envio de cópias dessas publicações a este Instituto; - ações de divulgação em outros meios de comunicação, tais como emissoras de rádio, imprensa, carros de som e distribuição de faixas/cartazes etc.

9. Assim, o IBAMA cumpriu as obrigações previstas na Legislação, garantindo a realização das Audiências nos Municípios efetivamente mais impactados pelo empreendimento, bem como determinando a divulgação das Audiências para abranger o maior quantitativo de população na Área de Influência. Tal questão foi efetivamente constatada pela massiva participação dos moradores dos Municípios, que lotaram as Audiências de Humaitá e Careiro, nos locais mais próximos ao trecho em licenciamento, e que garantiram uma boa participação pública nas Audiências de Porto Velho e Manaus.

10. Vale dizer que as Audiências Públicas, além de manifestar os princípios de informação e de participação, constituem-se em momento importante de instrução do procedimento de licenciamento ambiental, de forma adicionar novos elementos aos estudos ambientais apresentados pelo empreendedor. Na forma como disciplinado, o processo de licenciamento ambiental é composto principalmente por informações, estudos e análises técnicas apresentadas pelo empreendedor, analisadas finalmente pelo órgão licenciador competente. Se grande parte das

Fil: 4.141
Proc: 6860/05
Rub: <input checked="" type="checkbox"/>

informações é apresentada pelo empreendedor em função de termos de referência e exigências do órgão ambiental, são fundamentais as contribuições recebidas por manifestações dos demais legitimados, em especial a população afetada pelos impactos negativos e positivos relacionados ao empreendimento licenciado.

11. Neste quesito, entende-se que as Audiências públicas realizadas, incluindo os esclarecimentos prestados pelo empreendedor e empresa de consultoria, bem como as percepções retiradas da população participante desses eventos, além das manifestações recebidas no processo de licenciamento, auxiliaram as análises técnicas desse Instituto, a qual culminaram em exigências de complementações ao empreendedor, quanto ao diagnóstico ambiental da AID e à correta avaliação dos impactos ambientais da reconstrução/pavimentação da BR-319.

12. Desta forma, entende-se que as Audiências Públicas realizadas, tanto em seu número, quanto nos locais escolhidos foram completamente suficientes para a oitiva da população da AID, abrangendo a maior parte da sociedade afetada pelo empreendimento.

13. *b) O IBAMA vislumbra a necessidade de complementar as audiências realizadas? Questionamento - c) O IBAMA entende ser conveniente a realização de novas audiências para debater o EIA/RIMA com as comunidades afetadas? E Questionamento - d) Outras considerações que entender pertinentes.*

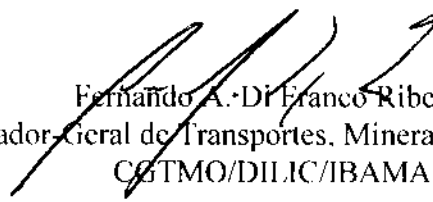
14. Apesar da importância das Audiências Públicas para a participação popular no processo de licenciamento, ressalta-se que esta participação não se resume às mesmas, havendo possibilidade de recebimento de manifestações e contribuições de outros Órgãos e pessoas interessadas em todo o fluxo do processo de licenciamento.

15. O IBAMA, como órgão público e por força de lei, não se exime de receber quaisquer contribuição ao processo de licenciamento dessa rodovia, apreciando sempre os documentos protocolados e, caso pertinentes tecnicamente, agregando-os às considerações e conclusões de suas análises, o que culmina na elaboração do Parecer Técnico do EIA/RIMA.

16. Nesta premissa da livre participação pública no processo de licenciamento, bem como verificando-se que este IBAMA ainda aguarda o protocolo pelo empreendedor de diversas e extensas complementações ao EIA/RIMA, concluiu-se que não há motivos, na situação presente, que demande a realização de novas Audiências Públicas.

17. Por fim, cumpre informar que este IBAMA sempre atendeu a legislação pertinente frente à realização das Audiências Públicas, defendendo o princípio da participação popular no processo de licenciamento ambiental, e objetivando uma contribuição mais crítica e qualificada das populações e comunidades afetadas.

Atenciosamente,


Fernando A. Di Franco Ribeiro
Coordenador-Geral de Transportes, Mineração e Obras Cíveis
CGTMO/DILIC/IBAMA

As Amadista
tenaga

para organizar no processo,
quando do finalização do
grupo institucional.

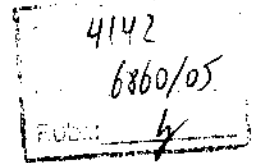
27/11/10

Sabino Vel

Atiana Vel de Souza
Coordenadora de Licenciamento de Trans
TRA/CGTMO/DILIC/77

Data: 27/04/10

Diretoria de Planejamento e Pesquisa
Coordenação-Geral de Meio Ambiente
Ofício nº. 478 /2010/CGMAB/DPP



Brasília, 26 de abril de 2010.

A Sua Senhoria o Senhor
Pedro Alberto Bignelli
Diretor de Licenciamento Ambiental - DILIC/IBAMA
Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis – IBAMA
Brasília - DF

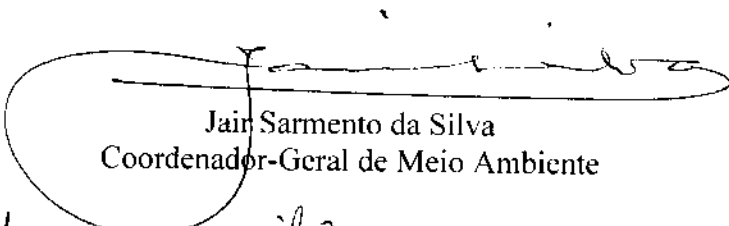
Assunto: BR-319/AM/RO – Encaminhamento de Relatório de acompanhamento das licenças ambientais das pontes.

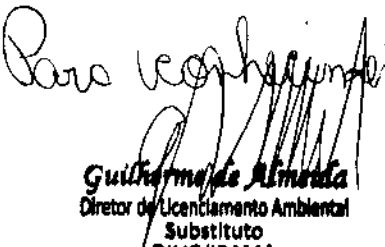
Anexo: 2º Relatório de Acompanhamento das Condicionantes das Licenças ambientais de Alargamento, Substituição e Construção das Pontes na Rodovia BR-319.

Senhor Diretor,

1. No âmbito do processo de licenciamento ambiental da rodovia BR-319, encaminhamos anexo, cópia do 2º Relatório de acompanhamento das condicionantes das licenças ambientais, referente a LI nº539/09 da ponte sobre o rio Castanho e Tupana e a LI nº269/08 das 11 pontes do segmento “B” da rodovia BR-319.
2. Colocamo-nos à disposição para esclarecimentos que se façam necessários.

Atenciosamente,


Jair Sarmiento da Silva
Coordenador-Geral de Meio Ambiente


Guilherme de Almeida
Diretor de Licenciamento Ambiental
Substituto
DILIC/IBAMA

28/04/10.

Os Analistas

Renato

Laura

Eugênio

Vébio T.

Lucas

e os Técnicos Especializados

Luís

para providenciar, quando de
finalização de greve instaurada
ord.

05/10

Tatiana Veil

Tatiana Veil de Souza
Coordenadora de Licenciamento de Transporte
COTRA/CGTMO/DILIC/IBAMA

Data: 30/04/10



Fls:	4143
Ass:	6860/05
Aut:	4

**ADVOCACIA-GERAL DA UNIÃO
PROCURADORIA-GERAL FEDERAL
PROCURADORIA FEDERAL ESPECIALIZADA – IBAMA E ICMBIO
SCEN Trecho 2 Ed. Sede do IBAMA CEP: 70.818-900 - Brasília-DF**

Memorando nº 308/2010-AGU/PGF/PFE-Sede/COJUD

Brasília, 30 de abril de 2010.

Da: Coordenação Nacional de Contencioso Judicial – COJUD

À: Cotra/CGTMO/Dilic/Ibama

Ref: BR 319 - ACP N.º 2009.32.00.003197-4.

Senhora Coordenadora de Licenciamento de Transportes,

A fim de complementar as informações prestadas no Memo nº 18/2010 CGTMO/DILIC/IBAMA (doc. em anexo), referente aos subsídios técnicos prestados para a Ação Civil Pública nº 2009.32.00.003197-4 (BR- 319), rogo-lhes seja verificado se existem documentos que demonstrem a efetiva participação das comunidades indígenas no processo de licenciamento ambiental da BR-319.

Ciente das dificuldades advindas do movimento grevista, mas considerando-se tratar de prazo judicial, solicito que as informações sejam prestadas o quanto antes, se possível até o dia 04/05/2010.

Atenciosamente,


Amanda Lojola Caluwaerts
Procurador Federal
PROG/COJUD

AO Acadêmico

Boieps

para assegurar no processo,
quando do hinduismo de
que institucional. documento
se suspendido. 3/5/10

Tatiana Veil

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

Fls.: 4144
Proc.: 6860/05
Data: 4



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 18 /2010-CGTMO/DILIC/IBAMA

Brasília, 16 de abril de 2010

À Coordenação Nacional de Contencioso Judicial – Procuradoria-Geral do IBAMA
Sra. Amanda Loyola Caluwaerts

Assunto: resposta ao MEMO nº 300/2010-AGU/PGF/PFE-SEDE/COJUD

Senhora Procuradora,

1. Reporto-me ao MEMO nº 300/2010-AGU/PGF/PFE-SEDE/COJUD, que solicita esclarecimentos sobre as audiências públicas realizadas para o licenciamento ambiental da rodovia BR-319/AM-RO (Km's 250 a 655,7), especificamente sobre a abrangência das mesmas sobre as comunidades diretamente afetadas pela reconstrução/pavimentação da rodovia. Quanto ao seu pedido de esclarecimentos, venho apresentar abaixo as dúvidas suscitadas e as respectivas informações desta DILIC:
2. *Questionamento - a) As audiências públicas realizadas em abril de 2009 foram consideradas suficientes a esta autarquia, no que tange aos objetivos a qual se propunha? Esclarecer se todas as comunidades atingidas foram ouvidas.*
3. Informo que a Resolução CONAMA 009/1987 estabelece, para qualquer licenciamento ambiental, um prazo específico de 45 dias para que quaisquer autarquias/fundações públicas, organizações não-governamentais e demais pessoas interessadas solicitem a realização de Audiências Públicas, contados a partir da publicação do edital de disponibilização do EIA/RIMA. No caso específico da BR-319, esse prazo encerrou-se em 16 de abril de 2009.
4. Neste prazo não houve solicitação de Audiências Públicas na definida Área de Influência do empreendimento, no entanto, mesmo assim o IBAMA, a seu próprio critério e motivação, realizou 04 audiências públicas nas cidades de Humaitá/AM, Porto Velho/RO, cidade de Careiro/AM e Manaus/AM, entre 22 e 27/04/2009, para divulgação do EIA/RIMA e recolhimento de sugestões e expectativas da população interessada no empreendimento. A escolha dessas localidades para realização das Audiências considerou a extensão da rodovia e de sua Área de Influência Direta, bem como a localização geográfica dos Municípios interceptados que abrange em seus territórios a maior parte do trecho da rodovia entre Porto Velho/RO e Manaus/AM.

5. Passada a escolha dos Municípios, para a seleção dos locais dessas Audiências Públicas, este IBAMA determinou ao DNIT o envio de alternativas de locais, os quais foram previamente aprovados por este Órgão. E ainda determinou as seguintes exigências:

I – os locais propostos deveriam ter capacidade mínima de aproximadamente 1000 (mil) pessoas sentadas, condizentes com a importância e complexidade do empreendimento;

II – os locais das Audiências Públicas deveriam contar com condições adequadas de infraestrutura, assegurando o conforto e o bem-estar dos participantes, com disponibilização de sanitários e com fornecimento de água;

III – os locais deveriam ser de acesso público, e servido por transporte público de passageiros, que possibilite o deslocamento do público interessado;

IV – os locais deveriam contar com condições de segurança aos participantes, preferencialmente autorizado pelo Corpo de Bombeiros e Polícia Militar.

6. Destaco ainda que o IBAMA preocupou-se em selecionar locais para que propiciassem a participação ativa do maior número de pessoas, por isso a escolha das sedes municipais como alternativa normal para a realização das Audiências, e lembrando que nas margens do trecho em licenciamento não há importantes vilas/distritos onde poderiam ser realizadas Audiências, nem há a mínima infra-estrutura física para esses eventos.

7. Corroborando tal afirmação, o próprio EIA/RIMA tece informações sobre a baixíssima ocupação populacional da AID - Área de Influência Direta da rodovia, e por conseguinte o elevado status de conservação ambiental dessa Área. Em número de famílias para cada comunidade ao longo da AID foram encontradas somente 147 famílias durante os levantamentos de campo para elaboração do EIA/RIMA, referente às Comunidades de: São Sebastião do Igapó-Açu, Jacaretinga, Realidade, Fortaleza e São Carlos. Apesar disso, e mesmo com a diminuta população da AID da rodovia, as audiências públicas realizadas indicaram que houve a presença dos moradores dessas comunidades, o que pode ser constatado nas Audiências Públicas, principalmente para os moradores das comunidades de São Sebastião do Igapó-Açu e Realidade.

8. Este Instituto, cumprindo as diretrizes internas da Instrução Normativa 184/208/IBAMA, estabeleceu um prazo mínimo entre a publicação do Edital de Convocação das Audiências Públicas e a efetiva realização dos eventos. E ainda determinou ao DNIT que executasse ações de Comunicação Social para divulgação da data, horário e objetivo das referidas Audiências, em todos os Municípios onde estas seriam realizadas, como: - publicação do edital em periódicos de circulação local e regional, com envio de cópias dessas publicações a este Instituto; - ações de divulgação em outros meios de comunicação, tais como emissoras de rádio, imprensa, carros de som e distribuição de faixas/cartazes etc.

9. Assim, o IBAMA cumpriu as obrigações previstas na Legislação, garantindo a realização das Audiências nos Municípios efetivamente mais impactados pelo empreendimento, bem como determinando a divulgação das Audiências para abranger o maior quantitativo de população na Área de Influência. Tal questão foi efetivamente constatada pela massiva participação dos moradores dos Municípios, que lotaram as Audiências de Humaitá e Careiro, nos locais mais próximos ao trecho em licenciamento, e que garantiram uma boa participação pública nas Audiências de Porto Velho e Manaus.

10. Vale dizer que as Audiências Públicas, além de manifestar os princípios de informação e de participação, constituem-se em momento importante de instrução do procedimento de licenciamento ambiental, de forma adicionar novos elementos aos estudos ambientais apresentados pelo empreendedor. Na forma como disciplinado, o processo de licenciamento ambiental é composto principalmente por informações, estudos e análises técnicas apresentadas pelo empreendedor, analisadas finalmente pelo órgão licenciador competente. Se grande parte das

Fis:	4145
Proc:	6860/05
Relat:	4

informações é apresentada pelo empreendedor em função de termos de referência e exigências do órgão ambiental, são fundamentais as contribuições recebidas por manifestações dos demais legitimados, em especial a população afetada pelos impactos negativos e positivos relacionados ao empreendimento licenciado.

11. Neste quesito, entende-se que as Audiências públicas realizadas, incluindo os esclarecimentos prestados pelo empreendedor e empresa de consultoria, bem como as percepções retiradas da população participante desses eventos, além das manifestações recebidas no processo de licenciamento, auxiliaram as análises técnicas desse Instituto, a qual culminaram em exigências de complementações ao empreendedor, quanto ao diagnóstico ambiental da AID e à correta avaliação dos impactos ambientais da reconstrução/pavimentação da BR-319.

12. Desta forma, entende-se que as Audiências Públicas realizadas, tanto em seu número, quanto nos locais escolhidos foram completamente suficientes para a oitiva da população da AID, abrangendo a maior parte da sociedade afetada pelo empreendimento.

13. *b) O IBAMA vislumbra a necessidade de complementar as audiências realizadas? Questionamento - c) O IBAMA entende ser conveniente a realização de novas audiências para debater o EIA/RIMA com as comunidades afetadas? E Questionamento - d) Outras considerações que entender pertinentes.*

14. Apesar da importância das Audiências Públicas para a participação popular no processo de licenciamento, ressalta-se que esta participação não se resume às mesmas, havendo possibilidade de recebimento de manifestações e contribuições de outros Órgãos e pessoas interessadas em todo o fluxo do processo de licenciamento.

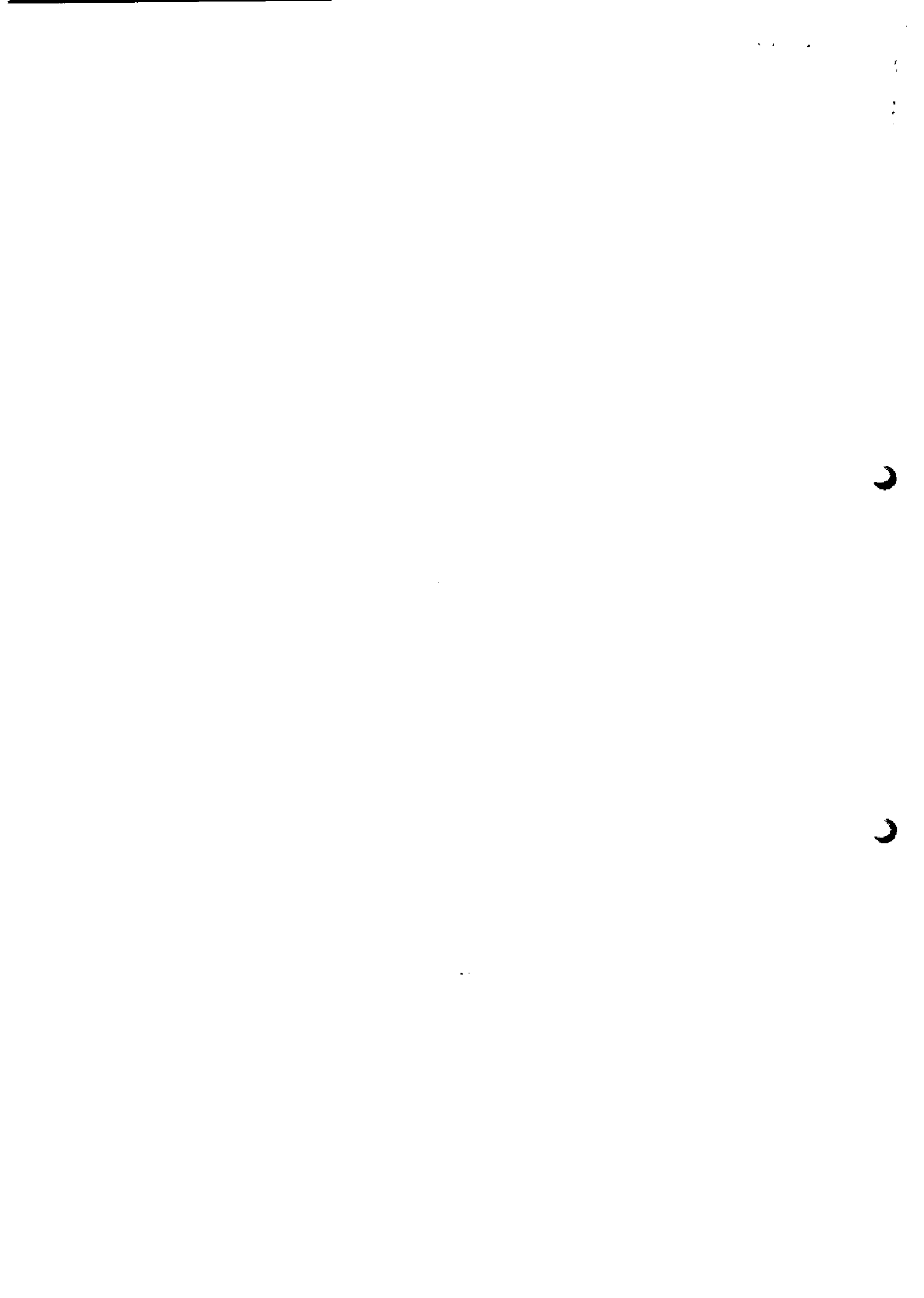
15. O IBAMA, como órgão público e por força de lei, não se exime de receber quaisquer contribuição ao processo de licenciamento dessa rodovia, apreciando sempre os documentos protocolados e, caso pertinentes tecnicamente, agregando-os às considerações e conclusões de suas análises, o que culmina na elaboração do Parecer Técnico do EIA/RIMA.

16. Nesta premissa da livre participação pública no processo de licenciamento, bem como verificando-se que este IBAMA ainda aguarda o protocolo pelo empreendedor de diversas e extensas complementações ao EIA/RIMA, concluiu-se que não há motivos, na situação presente, que demande a realização de novas Audiências Públicas.

17. Por fim, cumpre informar que este IBAMA sempre atendeu a legislação pertinente frente à realização das Audiências Públicas, defendendo o princípio da participação popular no processo de licenciamento ambiental, e objetivando uma contribuição mais crítica e qualificada das populações e comunidades afetadas.

Atenciosamente,


Fernando A. Di Franco Ribeiro
Coordenador-Geral de Transportes, Mineração e Obras Civis
CGTMO/DILIC/IBAMA



Data: 04/05/10

DNIT

URGENTE

Diretoria de Planejamento e Pesquisa
Coordenação-Geral de Meio Ambiente
Ofício nº. 507/2010/CGMAB/DPP

614h
6860/05
4

Brasília, 03 de maio de 2010.

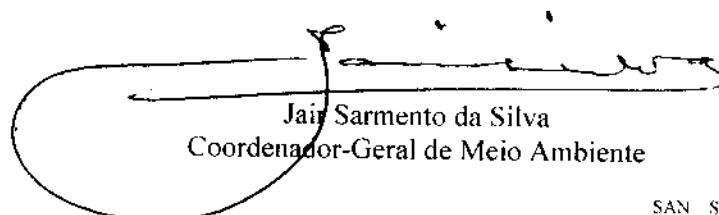
A Sua Senhoria o Senhor
Pedro Alberto Bignelli
Diretor de Licenciamento Ambiental - DILIC/IBAMA
Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis - IBAMA
Brasília - DF

Assunto: BR-319/AM/RO – Postos de Controle e Fiscalização das unidades de conservação localizadas na área da influência da rodovia.

Senhor Diretor,

1. Como é de seu conhecimento, no âmbito do Comitê Gestor Interministerial da BR-319, este Departamento está desenvolvendo os projetos para construção dos postos de controle e fiscalização das unidades de conservação localizadas na área de influência da Rodovia BR 319.
2. Nesse sentido, destacamos que:
 - a implementação dos postos é exigência do Grupo de Trabalho criado pelo Ministério do Meio Ambiente;
 - os locais foram escolhidos e aprovados pelos diversos órgãos fiscalizadores integrantes do Comitê Gestor;
 - os postos fazem parte do Plano de Proteção e Implementação das Unidades de Conservação do Mosaico da BR-319;
 - quando da sua operação, os mesmos serão gerenciados pelo órgãos de controle, dentre eles o IPAAM, o ICMBio e o próprio IBAMA, e que os mesmos serão utilizados como base de proteção e vigilância para a área de influência da BR-319, visando impedir o desmatamento e a descaracterização da área;
 - o projeto de engenharia está sendo desenvolvido pelo Exército Brasileiro, dentro do rigor das normas técnicas de engenharia.
3. Dessa forma, e considerando todo o exposto, solicitamos que seja reconhecida que os referidos postos não são empreendimentos potencialmente poluidores e dessa forma não passíveis de licenciamento ambiental.

Atenciosamente.


Jai Sarmento da Silva
Coordenador-Geral de Meio Ambiente

CS 872 319

V.A: Petra.

Para as devidas providências.

05/05/10


Pedro Alberto Bigelli
Diretor de Licenciamento Ambiental
DILIC/IBAMA

As Audiências

Briego

Lilian

Leandro

Fabio T.

para o mesmo processo, quando de finalização de queixa institucional.

10/5/10

Tahiana Veit

Tahiana Veit de Souza
Diretora de Licenciamento de Transporte
DILIC/IBAMA



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

4147
6860/05
7

TERMO DE ENCERRAMENTO DE VOLUME

Aos 13 de maio de 2011, lavro o presente Termo de Encerramento do **Volume XXI** do Processo nº **02001.006860/2005-95**, referente ao Licenciamento Ambiental do empreendimento Rodovia BR-319, constituído das fls. 3960 a 4147, devidamente numeradas e rubricadas.

EM BRANCO

EM BRANCO