



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

990
6860/05
②

Ministério do Meio Ambiente

AO (S) 12 de sete do mês de sete do VI trimestre de 2007

PROCURADOR Nº 02001 006860/05-95 Estado de RODOVIA

BR-319/AM-RO

Sigla do Ministério do Meio Ambiente: 990

Wanderli Riusche
Wanderli Riusche
Assessor
COORDENADOR DE LICENCIAMENTO





MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE - MMA
INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS - IBAMA
DIRETORIA DE LICENCIAMENTO E QUALIDADE AMBIENTAL
COORDENAÇÃO GERAL DE LICENCIAMENTO AMBIENTAL

SCEN - Trecho 2, Edifício Sede - Bloco C, Brasília - DF CEP: 70.818-900
Tel.: (0xx) 61 316-1071 Fax: (0xx) 61 313-1306 - URL: <http://www.ibama.gov.br>

991
Proc.: 6860/07
Rubr.:
Fis.:
Proc.: 6860/07
Rubr.:

MEMÓRIA DE REUNIÃO

Local: IBAMA/SEDE

Data: 14/08/2007

Horário: 11:00

Assunto: Termo de Referência do EIA/RIMA BR 319

Participantes: Lista em anexo

1. Foram discutidas os seguintes aspectos referente à minuta do TR do EIA/RIMA da BR 319 - trecho (km 250,0 - km 655,7):

a. Propor ao IBAMA a utilização do DATUM WGS - 84 ao invés do DATUM SAD - 69. Ressalta-se que os dados da UFAM já se encontram nesse DATUM;

Resposta: o Ibama afirmou que desde que justificado esse datum pode ser utilizado.

b. Propor a apresentação dos mapas temáticos de informações ambientais, tais como geologia, geomorfologia, solos, hidrografia e vegetação em um caderno de mapas em formato A3;

Resposta: o Ibama aceitou a forma de apresentação, desde que haja mapeamento em formato A1 da Área de Influência Indireta.

c. Propor que os mapas integrados das informações ambientais sejam apresentados no formato A1;

Resposta: o Ibama aceitou a forma de apresentação, informando que deverão ser apresentados mapeamentos na melhor escala de visualização

Para as escalas de mapeamento foi acordado a apresentação das seguintes:

- Meio Biótico: AII - 1:50.000 e AID - 1:20.000

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

- Meio Socioeconômico AII - 1:250.000 e AID - 1:20.000

d. Propor como área de influência direta 20 km de cada lado do eixo da estrada;

Resposta: o Ibama informou que AID deve estar na faixa entre 5 e 20 Km, de acordo com a análise da equipe elaboradora do EIA, no entanto afirmou que quanto maior a AID, maior será a demanda maior levantamento e esforço amostral por parte da equipe técnica, tendo em vista também a busca e levantamento das comunidades afetadas.

e. Discutir o tópico do TR referente aos níveis de ruídos e poluição, pois o TR solicitou o levantamento quantitativo desses dados durante a execução das obras, sendo que não é possível realizar levantamentos quantitativos durante as obras. O que se pode executar é o levantamento qualitativo durante a instalação do empreendimento e quantitativo durante a operação, com as respectivas proposições de medidas mitigadoras e compensatórias;

Resposta: a CGMAB propôs que o tópico referente a ruído e poluição



992
686065
990
686065

atmosférica sejam apresentados no item de Avaliação de impactos ambientais, retirando-se do item referente ao diagnóstico ambiental. O Ibama aceitou esta proposição, mas deverá ser consideradas as diferentes interferências nas fases de instalação e operação.

- f. Solicitar do IBAMA o TR para os estudos das pontes e ainda manifestação quanto ao Ofício 887/2007/CGMAB/DPP, datado de 8 de agosto de 2007, que tratou da aplicação ou não da IN 146/2007 para o diagnóstico da fauna

Resposta: o IBAMA comunicou que deverão ser adequados os requerimentos das pontes, agregando-se num único requerimento as pontes do rio Castanho, Tupana e Igarapé Atú, e outro requerimento das obras de alargamento de várias pontes entre Humaitá e Porto Velho;

Quanto a IN 146/2007 o IBAMA se manifestará posteriormente sobre isso.

- g. A UFAM destacou que o TR recomendou o uso de ecologia de paisagem como base para análise, solicitando uma síntese do diagnóstico do meio físico e do meio biótico e depois uma análise integrada incluindo o meio sócio-econômico. Por fim, sugeriu que a síntese mencionada seja incluída dentro do tópico **6. Análise Integrada.**

Resposta: o IBAMA informou que tal forma de apresentação poderá ser utilizada, desde que apresente uma boa avaliação do diagnóstico ambiental.

- h. Dentro do tópico **8.2 Programas de Controle e Monitoramento**, o TR sugeriu que o Plano Ambiental de Construção e Monitoramento dos Impactos Diretos e Indiretos do empreendimento deverão fazer parte do Programa de Gestão e Supervisão Ambiental, mas ficou acordado de apresentar ao IBAMA a justificativa que esses dois programas são programas independentes e serão tratados assim como os demais Programas, não sendo correto a sua inserção como sub-item;

Resposta: o Ibama aceitou esta proposta

- i. Propor que o Programa de Gerenciamento de Resíduos Sólidos e Efluentes Líquidos, na fase de construção, sejam integrados ao Plano Ambiental de Construção já que o trecho será executado por lotes e que esse tópico já faz parte do PAC;

Resposta: o Ibama aceitou esta proposta

- j. Ressaltar que o licenciamento ambiental dos canteiros-de-obra não é de responsabilidade do DNIT, logo o monitoramento da qualidade de água dessa área não cabe ao DNIT, podendo ser recomendado, mas nada além disso, dessa forma não será contemplado no EIA/RIMA;

Resposta: O IBAMA informou que como o diagnóstico ambiental será desenvolvido pelo DNIT, também será de sua responsabilidade o monitoramento, devido a isso deverão realizar este levantamento para acompanhamento posterior.

- k. Discutir a proposta de vistoria;

Resposta: foram discutidas questões sobre o número de participantes, prazo de vistoria, sendo proposta para realização em setembro, sem data definida.

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]





DNIT

MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES
DEPARTAMENTO NACIONAL DE INFRA-ESTRUTURA
DIRETORIA DE PLANEJAMENTO E PESQUISA
COORDENAÇÃO GERAL DE MEIO AMBIENTE

Processo: 68603	Data: 16/08/07
Assunto: [illegible]	Recebeu: [illegible]

PROTOCOLO/IBAMA
DILIC/DIQUA
Nº: 10.552
DATA: 16/08/07
RECEBIDO: Flen

Ofício n.º 414 /2007/CGMAB/DPP

Brasília, 15 de agosto de 2007.

Ao Senhor

Julio Henrichs de Azevedo

Coordenador / CGTMO da Diretoria de Licenciamento Ambiental do
Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis –
IBAMA.

Setor de Clubes Esportivos Norte, Trecho 2,
Edifício Sede do IBAMA, Bloco "C"- 1º andar.
CEP 70818-900 Brasília, DF.

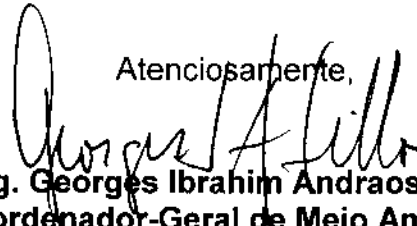
Assunto: Autorização de Supressão da Vegetação para o lote 1 do Segmento B
do TAC, para a rodovia BR-319/AM, entre os km 678,6 e km 718,6.

Senhor Coordenador,

Solicitamos a Autorização de Supressão de Vegetação – ASV, para o Lote
1 Sul do Segmento B, compreendido entre os km 678,6 – km 718,6 do Termo de
Acordo e Compromisso – TAC, para a rodovia BR-319/AM. Encaminhamos anexo
Relatório com as informações conforme o Inciso IX, Cláusula Terceira do referido
TAC.

Colocamo-nos a disposição para quaisquer informações que se fizerem
necessária.

Atenciosamente,


Eng. Georges Ibrahim Andraos Filho
Coordenador-Geral de Meio Ambiente
Substituto

CS: 708548

A CGTMO
em 16/08/07
J

RECEBIDO EM 20/8/07
HORA: 9:00
ASS: Andrei

ao D-Teicho
analisar

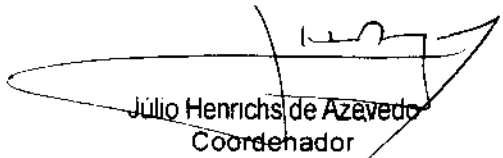
Em, 20-8-2007

Jorge Luiz Brito Cunha Reis
Coordenador Geral de Transportes,
Mineração e Obras Cíveis
CGTMO/DILIC/IBAMA

- Ao Analista
Wanderlei
- Ao Tec. Especializado
Bete

Para providenciar

Em 21.8.2007


Julio Henrichs de Azevedo
Coordenador
CGTMO/DILIC/IBAMA



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

1993
6860/08
6860/08

Ofício nº 237/2007 - COTRA/CGTMO/DILIC

Brasília, 16 de agosto de 2007

À Vossa Excelência
Hamilton Alves Villar
Prefeito Municipal de Careiro /AM
BR-319 Km 112, s/nº
69250-000 Careiro /AM
Fone: (92) 3362.1427

Assunto: **licenciamento ambiental da rodovia BR-319/AM - resposta ao Ofício 170/SEMTUR/2007.**

Senhor Prefeito,

1. Quanto ao licenciamento ambiental da rodovia BR-319/AM, venho informar que a pavimentação da mesma vinha ocorrendo sem o devido licenciamento ambiental, o que motivou a adoção de duas Ações Cíveis Públicas, movidas pelo Ministério Público Federal, de nº 2005.32.00.004906-7 e 2005.32.00.005731-4, contra o DNIT - Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes, requisitando a imediata paralisação das obras de pavimentação, bem como estabelecendo a obrigação do licenciamento ambiental da rodovia ao DNIT e empreiteiras contratadas.

2. Posteriormente, após várias tratativas entre este IBAMA e DNIT, e com base em dados técnicos e vistoria ao longo da rodovia, foi firmado, em 26/06/2007, Termo de Acordo e Compromisso entre esses Órgãos, 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).

3. Este Termo de Acordo e Compromisso tem por objeto estabelecer critérios e procedimentos de forma a promover a regularização do licenciamento ambiental da rodovia, a qual foi subdividida nos seguintes trechos:

I - Possibilidade de execução de obras de manutenção, conservação e restauração da rodovia pelo DNIT:

- SEGMENTO A - entre Manaus e a Travessia do rio Tupana (Km inicial 0,0 ao Km final 177,8);
- SEGMENTO B - entre o entroncamento BR-230(A) - início da travessia do rio Madeira (Km inicial 655,7 ao Km final 877,4);

II - Possibilidade de continuidade das obras de pavimentação e reconstrução da rodovia:

- SEGMENTO C - entre a Travessia do rio Tupana ao fim das obras de reconstrução da rodovia, num total de 72,2 Km's (Km inicial 177,8 ao Km final 250);

4. Quanto às obras de pavimentação e reconstrução da rodovia BR-319 no trecho restante, entre o Km 250 e o Km's 655,7 (Entroncamento BR-230(A)), estas foram paralisadas mediante o Termo de Acordo e Compromisso, ficando condicionadas ao licenciamento ambiental ordinário da rodovia pelo IBAMA, somente dando-se continuidade a essas obras após a atestação da viabilidade ambiental do empreendimento, e posterior emissão das devidas Licenças Ambientais, e isso após a apresentação do Estudo de Impacto Ambiental da rodovia.



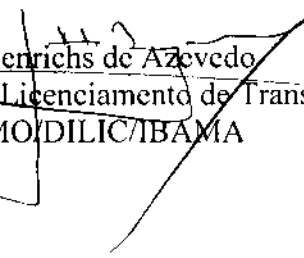
Fisc.	996
Proc.	68005
Rubric.	Q

CA 10094
68005
D.L.

5. Assim, em resposta aos seus questionamentos de Vossa Excelência quanto à oitiva e consulta à população do Município de Carairo/AM, informo que tão logo seja apresentado o Estudo de Impacto Ambiental da rodovia, bem como após aprovação do mesmo por este IBAMA, serão realizadas audiências públicas nos Municípios interceptados pela rodovia, e certamente esse Município será um daqueles atendidos pelas audiências.

6. Cabe destacar que o artigo 11 da Resolução 001/1986, o artigo 10 da Resolução 237/1997 e artigo 2º da Resolução 009/1987, todas do Conselho Nacional de Meio Ambiente, regulamentam a possibilidade, realização e condução de Audiências Públicas por este IBAMA, para conhecimento da população diretamente afetada, bem como para o recolhimento de críticas e sugestões sobre o projeto em licenciamento.

Atenciosamente,


Julio Henrichs de Azevedo
Coordenador de Licenciamento de Transporte
CGTMO/DILIC/IBAMA





Fls.: 997	CANC 995 65005
Proc.: 68605	
Rubr.: 5	

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

OFICIO Nº 556 /2007- DILIC/IBAMA

Brasília, 17 de agosto de 2007

A sua Senhoria o Sr.

Mauro Barbosa da Silva

Diretor-Geral

Departamento Nacional de Infra-estrutura de Transportes

SAN - Quadra 03 - Lote A - 04º Andar

70040-902 Brasília - DF

Fone: (61) 3315-4101

Assunto: rodovia BR-319/AM.

Senhor Diretor-Geral,

1. Reportando-me ao Ofício 965/2006/DG/DNIT, que solicita informações quanto ao objeto de embargos referentes às obras na rodovia BR-319/AM, entre os Km's 166 e 370, em desfavor da Construtora Gautama Ltda, devido à ausência de qualquer licenciamento ambiental, venho informar as intervenções/obras que foram embargadas referem à utilização e abertura de atuais e novas áreas de:

- A - Jazidas e áreas de empréstimo (Auto de Infração nº 527085-D e Termo de Embargo nº 440205-C)
- B - Bota-foras e áreas de deposição de material excedente (Auto de Infração nº 527085-D e Termo de Embargo nº 440205-C);
- C - Áreas de apoio e depósitos temporários de material (Auto de Infração nº 527085-D e Termo de Embargo nº 440205-C);
- D - Canteiro-de-obra (Auto de Infração nº 527085-D e Termo de Embargo nº 440205-C);
- E - Obras de substituição/construção de bueiros de concreto, pontilhões, pontes e outras obras-de-arte (Auto de Infração nº 527086-D e Termo de Embargo nº 440206-C);
- F - Instalação de desvios para construção de obras-de-arte, caminhos de serviço, aterros e barramentos de igarapés e outros cursos d'água (Auto de Infração nº 527087-D e Termo de Embargo nº 440207-C)
- G - Atividade de supressão de vegetação em Área de Preservação Permanente (Lei 4771/1965), e na faixa de domínio ou fora dela (Autos de Infração nº 527088-D e 527089-D, e Termo de Embargo nº 440208-C).

2. De forma a sanar quaisquer dúvidas, venho encaminhar cópias dos Autos de Infração e Termos de Embargo emitidos por este IBAMA para o trecho em questão, e destaco que o documento "Relatório de Vistoria Técnica 026/2006/COTRA/CGTMO/DILIC/IBAMA", que subsidiou tecnicamente tais ações deste Instituto já foi devidamente encaminhado a esse DNIT, por meio da Coordenação-Geral de Meio Ambiente - CGMAB/DPP, e nele encontram-se devidamente

2

3

4

expostas todas as obras/intervenções acima referidas, constando inclusive a localização georreferenciada das mesmas.

3. Destaca-se ainda que tais obras continuam embargadas visto que a Construtora Gautama Ltda não encaminhou documentos que comprovassem a regularização frente ao licenciamento ambiental dos itens A até D acima. Quanto aos itens E, F e G acima, estas obras demandam de ações por parte do DNIT para a regularização ambiental das mesmas, tendo em vista que há necessidade de Autorização de Supressão de Vegetação a ser emitida pelo IBAMA para estes locais, conforme o Termo de Acordo e Compromisso recentemente firmado.

4. Ressalta-se ainda que a possível utilização de todas as áreas embargadas para a continuidade da pavimentação/reconstrução da rodovia BR-319, entre o Km 177,8 e Km 250, conforme o Termo de Acordo e Compromisso, demandam a completa regularização ambiental destas frente ao licenciamento ambiental, conforme já discutido entre esta Diretoria de Licenciamento Ambiental e a CGMAB/DPP/DNIT.

Atenciosamente,



Roberto Messias Franco
Diretor de Licenciamento Ambiental

998
666005
996
86005
CANCELADO



DNIT

MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES
DEPARTAMENTO NACIONAL DE INFRA-ESTRUTURA DE TRANSPORTES
DIRETORIA DE PLANEJAMENTO E PESQUISA
COORDENAÇÃO-GERAL DE MEIO AMBIENTE
SAN, Quadra03, Lote A, sala 13.18, Brasília, CEP 70040-902 Tel.: (61)

Fls: 999
Proc: 08.009
PROTOCOLO/IBAMA
LIC/DI
Nº: 10.748
DATA: 24/08/07
RECEBIDO:
[Assinatura]

Ofício nº. 926/2007/CGMAB/DPP

Brasília, 20 de agosto de 2007.

Ao Roberto Messias Franco
Diretor de Licenciamento Ambiental do
Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis-IBAMA
Setor de Clubes Esportivos Norte, Trecho 2,
Edifício Sede do IBAMA, Bloco "C"- 1º andar.
70818-900 – Brasília/DF

Assunto: TAC celebrado entre o IBAMA e o DNIT em 22/06/2007 referente à regularização ambiental da BR-319.

Senhor Diretor,

Seguem esclarecimentos quanto à apresentação de documentos referentes ao atendimento de cláusulas do Termo de Acordo e Compromisso TAC celebrado entre DNIT e IBAMA para a regularização ambiental da BR – 319:

1 - PROGRAMA DE RECUPERAÇÃO DE ÁREAS DEGRADADAS:

Item D, subitens (i) (ii) e (iii), de sua Clausula Terceira: - Obrigações do DNIT, a seguir transcritos:

"D – Programa de Recuperação de Áreas Degradadas relacionadas ao empreendimento, com o objetivo de desenvolver medidas de recuperação, abrangendo":

(i) identificação das áreas de apoio instaladas ou propostas nos segmentos A, B e C, compreendendo: jazidas, áreas de empréstimo,; bota-foras (depósito de material excedente); depósitos temporários de materiais (areia, cascalho, solo laterítico, argila, etc.); canteiros de obra; acampamentos; detalhamento de recuperação destas áreas;

(ii) mapeamento dos Passivos Ambientais decorrentes da rodovia, dentro da Faixa de domínio (e fora da Faixa de Domínio, desde que comprovadamente de responsabilidade do DNIT), nos segmentos A, B e C, com indicação das causas e consequência dos mesmos, acompanhados da devida localização georreferenciada dos mesmos, a qual deverá ser apresentada em escala compatível, com croquis/representações e relatório fotográfico; e

(iii) detalhamento das medidas de solução a serem adotadas para todas as áreas identificadas nos itens (i) e (ii) acima, com cronograma de execução e responsabilidades, bem como ações de monitoramento da eventual evolução desses passivos."

Conforme entendimentos o cumprimento deste tema exige levantamentos de campo com caracterização detalhada das áreas e apresentação de soluções corretivas na forma de Projeto Executivo de Engenharia, inclusive custos e especificações executivas.

Os levantamentos de campo terão como objetivo informar as medidas (comprimentos, larguras, alturas) que definirão as configurações geométricas dos terrenos que conduzam à determinação das áreas e volumes necessários aos serviços para erradicação do problema. Posteriormente a elaboração do PRAD e finalmente a sua implementação.

A COTM
23.08.07

RSM

RECEBIDO EM 23/8/07
HORA: 8:00
ASS.: Sudna

Ao Dr Tuho

Avaliar a
sugestão.

Em, 23-8-2007

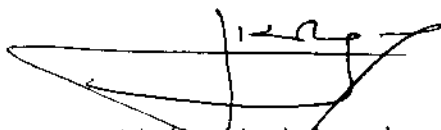
~~Jorge Luiz Brito Cunha Reis~~
Coordenador Geral de Transportes,
Mineração e Obras Civis
CGTMO/DILIC/IBAMA

Ao Analista
Wanderlei

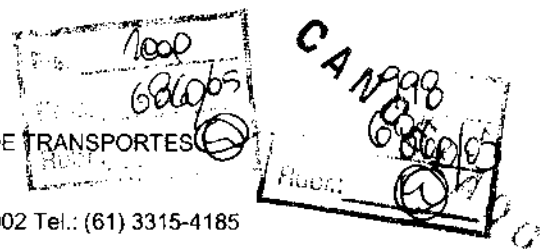
Ao Tec. Especializado
Geza

Para avaliação

Em 23.8.07



Julio Henrichs de Azevedo
Coordenador
CGTMO/DILIC/IBAMA



Diante disso, no dia 22 de agosto de 2007, será apresentada a metodologia a ser adotada com as medidas e ações ambientais previstas, o cronograma executivo do levantamento e da elaboração do PRAD propriamente dito.

Propomos ainda, após a entrega do referido cronograma e metodologia, a realização de uma apresentação técnica, com a equipe técnica do CENTRAN, responsável pela elaboração do Programa para debater com o IBAMA o escopo do documento.

2 – PROGRAMA DE MONITORAMENTO DA FAUNA

Segundo o item E do TAC, o Programa de Monitoramento de Fauna deverá: (i) identificar, analisar e descrever os locais da rodovia, nos SEGMENTOS A, B e C, que interceptem corredores ecológicos; (ii) propor a implantação de passagens de fauna; e (iii) previsão de medidas de monitoramento e mitigação de atropelamento de animais silvestres.

A BR-319 atravessa um grande trecho da Floresta Amazônica, a mais diversa e bem preservada floresta tropical contínua do planeta. Em virtude de sua grande complexidade e grande dimensão, aliada a escassez de informações qualificadas sobre a fauna e a flora, existe a necessidade de estudos mais detalhados que levem em consideração as particularidades deste ecossistema quando relacionado aos impactos causados pela rodovia. Um dos principais impactos sobre a fauna, são a fragmentação de habitat e o atropelamento de animais (Sanz, 2001; Fisher et al. 2003), por isso a necessidade de Programas de Monitoramento da Fauna ao longo da rodovia, que venham a mitigar estes impactos.

Para determinação do Programa são necessários estudos adequados de análise da paisagem para identificação de corredores ecológicos, estudos estes que exigem análise de banco de dados de SIG associados a levantamentos de campo, nos moldes dos levantamentos realizados para os passivos. A identificação dos locais de implantação e a definição de tipos de passagens para fauna exigem dados de censo de atropelamentos, além de levantamentos de campo para identificação de locais mais propícios para passagens. As medidas de monitoramento e mitigação de atropelamento de animais serão definidas de acordo com a literatura científica e nos dados de campo. Ressaltamos que as metodologias serão baseadas nas utilizadas em estudos de outras rodovias, como recomendado ao DNIT pelo IBAMA, na reunião do dia 26 de julho de 2007, realizada na sede do órgão em Brasília. Caso o IBAMA julgue necessário, também poderemos realizar uma apresentação sobre o tema.

Dada à complexidade deste estudo e da seriedade dos dados gerados, demandamos, solicitamos ao IBAMA que no dia 22 de agosto de 2007 seja apresentada uma versão preliminar contendo cronograma de previsões de viagens a campo para coleta de dados, metodologia, análise e escopo do Programa.

Colocamo-nos a disposição para prestar informações que se fizerem necessárias.

Atenciosamente,

Eng. Angela Parente
Coordenadora - Geral de Meio Ambiente



DNIT

MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES
DEPARTAMENTO NACIONAL DE INFRA-ESTRUTURA DE TRANSPORTES
DIRETORIA DE PLANEJAMENTO E PESQUISA
COORDENAÇÃO-GERAL DE MEIO AMBIENTE
SAN, Quadra03, Lote A, sala 13.18, Brasília, CEP 70040-902 Tel.: (61) 3315-4185



Ofício nº. 973 /2007/CGMAB/DPP

Brasília, 24 de agosto de 2007.

Ao Senhor
Roberto Messias Franco
Diretor de Licenciamento Ambiental do
Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis-IBAMA
Setor de Clubes Esportivos Norte, Trecho 2,
Edifício Sede do IBAMA, Bloco "C"- 1º andar.
70818-900 – Brasília/DF

Assunto: Retomada das obras da Rodovia BR- 319.

PROTOCOLO/IBAMA
DILIC/DIQUA

Nº: 10.833
DATA: 24/08/07
RECEBIDO: F107

Senhor Diretor,

No âmbito do Termo de Acordo e Compromisso celebrado em 22 de junho de 2007, entre DNIT e o IBAMA, referente à regularização ambiental da BR-319/AM comunico que a partir do dia 27 de agosto de 2007, o DNIT, por meio dos Batalhões de Engenharia e Construção do Exército retomarão as obras da rodovia BR-319.

Ressalto que nesse estágio as obras serão retomadas no Segmento C e no Segmento B com objetivo de finalizar os serviços iniciados, bem como de recuperar os processos erosivos instaurados durante as intervenções já realizadas, em conformidade com o estabelecido no TAC.

Segue também a documentação referente ao atendimento dos Incisos IV, V, VII, X, XII A, XII B, XII C, XII D, XII E, XII F, XII G, XII G, XII I, XII G, XII H, da Cláusula Terceira – Compromissos do DNIT. Conforme acordado com a equipe técnica da Coordenação de Transportes propomos a realização de uma reunião técnica no dia 31 de agosto de 2007, para apresentação e discussão dos Programas apresentados.

Atenciosamente,

Eng. Angela Parente
Coordenadora-Geral de Meio Ambiente

A CGTMO

28-08-07

Abell

Coordenador Técnico
Operações de
Tráfego

RECEBIDO EM 29/8/07

HORA: 9:00

ASS: Aviação

Ao Dr Julio

Para conhecimento e
avaliar o informe
de impossibilidade
de voo da 31-8-2007

Jorge Luiz Brito de Sousa Reis
Coordenador Geral de Transportes,
Mineração e Obras Cíveis
CGTMO/DILIC/BAMA

Ao Analista

Wandulei

Ao Tec. Especializado
Bezo

Para avaliação re-
sultado de acidente
com o TAC, e
informar sobre
a impossibilidade
de voo no dia
seguinte.
Em 31.8.2007

Julio Henriks de Azevedo
Coordenador



7007
686003
②

DOCUMENTO

PROTÓCOLO/IBAMA
DILIC/DIQUA
Nº: 10.955
DATA: 27/08/07
RECEBIDO: J

Nº Documento : 10100.002900/07

Nº Original : 2228/07

Interessado : DNIT

Data : 24/8/2007

Assunto : RETOMADA DE OBRAS NA RODOVIA BR-319/AM/RO.

ANDAMENTO

De : GABIN

Para : DILIC]

Data de Andamento: 24/8/2007 12:14:00

Observação: DE ORDEM AO DR. ROBERTO MESSIAS CONFORME ENCAMINHAMENTO DO SENHOR CHEFE DO GABINETE.

Assinatura da Chefia do(a) GABIN

Abelardo Bayma

Chefe do Gabinete do Presidente
IBAMA

Confirmo o recebimento do documento acima descrito,

Assinatura e Carimbo

A CGTMS
27.08.07

Paulo Roberto de Melo
Assessor Técnico
CGTMS

RECEBIDO EM 29/8/07
HORA: 3:00
ASS.: Auditor

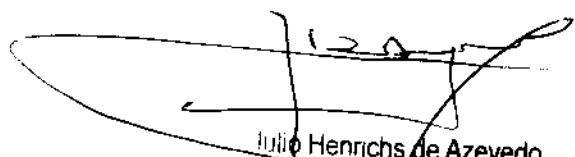
Ao Dr Tullio
Para conhecimento.
Em, 29-8-2007

Jorge Luiz Brito Cinha Reis
Coc
Gerência Geral de Transportes,
Interligação e Serviços Cíveis
CGTMS/DLIC/RAMA

Ao Analista
Wanderlei
Ao Tec. Especializado
Gêze

Para verificar
se está de acordo
com o Tac.

Em 31.8.07


Julio Henrichs de Azevedo
Coordenador
CGTMS/DLIC/RAMA

DNIT

MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES
 Departamento Nacional de Infra-Estrutura de Transportes
 Setor de Autarquias Norte - Quadra 03 - Lote A - 4º Andar
 Brasília-DF - Brasil - CEP 70040-90

1003
 6860/09
 (5210)

Dr. Roberto

Abelardo Bayma
 Chefe do Gabinete do Presidente
 IBAMA

Brasília, 24 de agosto de 2007.

OFÍCIO Nº 2228 /2007/DG

A Sua Senhoria o Senhor

BAZILEU ALVES MARGARIDO NETO

Presidente do Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis - IBAMA
 Setor de Clubes Esportivos Norte, trecho 2, Edifício-Sede do IBAMA, Bloco C - 1º andar
 Brasília/DF
 CEP: 70808-900

Assunto: retomada de obras na rodovia BR-319/AM/RO.

Senhor Presidente,

1. Para os fins previstos no Termo de Acordo e Compromisso - TAC, firmado em 22 de junho de 2007, entre o DNIT e o Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis - IBAMA, visando a regularização ambiental da BR-319/AM/RO, comunico a Vossa Senhoria que esta autarquia, a partir do dia 27 do corrente, reiniciará as obras na aludida rodovia, por intermédio do Departamento de Engenharia e Construção do Comando do Exército.

2. Em conformidade com o referido instrumento jurídico celebrado, a retomada dos trabalhos ocorrerá, inicialmente, no segmento compreendido entre o km 177,80 e o km 250,00, denominado segmento C, e entre o km 655,70 e o km 877,40, denominado segmento B, tendo como escopo a finalização dos serviços iniciados e a recuperação de erosões apresentadas no decorrer das intervenções realizadas.

Atenciosamente,

ma

MAURO BARBOSA DA SILVA
 Diretor-Geral

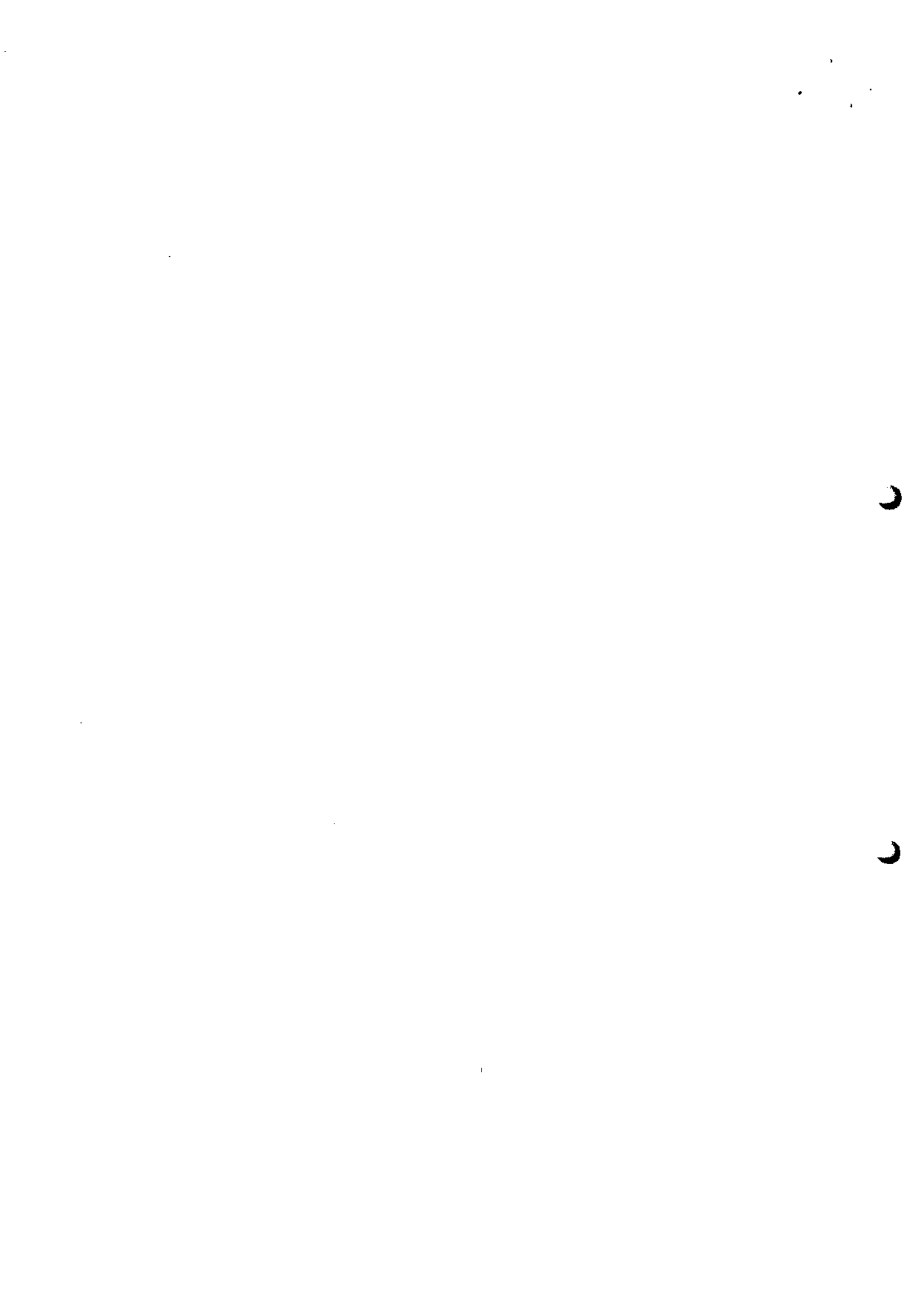
MMA - IBAMA


Documento

10100.002900/07-21

GABIN

Data: 24/08/07 Prazo: /



7004
666067
Rubr.: 

DNIT

MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES

Departamento Nacional de Infra-Estrutura de Transportes
Setor de Autarquias Norte – Quadra 03 – Lote A – 4º Andar
Brasília-DF – Brasil – CEP 70040-90

OFÍCIO Nº 2228 /2007/DG

Brasília, 24 de agosto de 2007.

A Sua Senhoria o Senhor

BAZILEU ALVES MARGARIDO NETO

Presidente do Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis - IBAMA
Setor de Clubes Esportivos Norte, trecho 2, Edifício-Sede do IBAMA, Bloco C – 1º andar
Brasília/DF
CEP: 70808-900

Assunto: retomada de obras na rodovia BR-319/AM/RO.


Senhor Presidente,

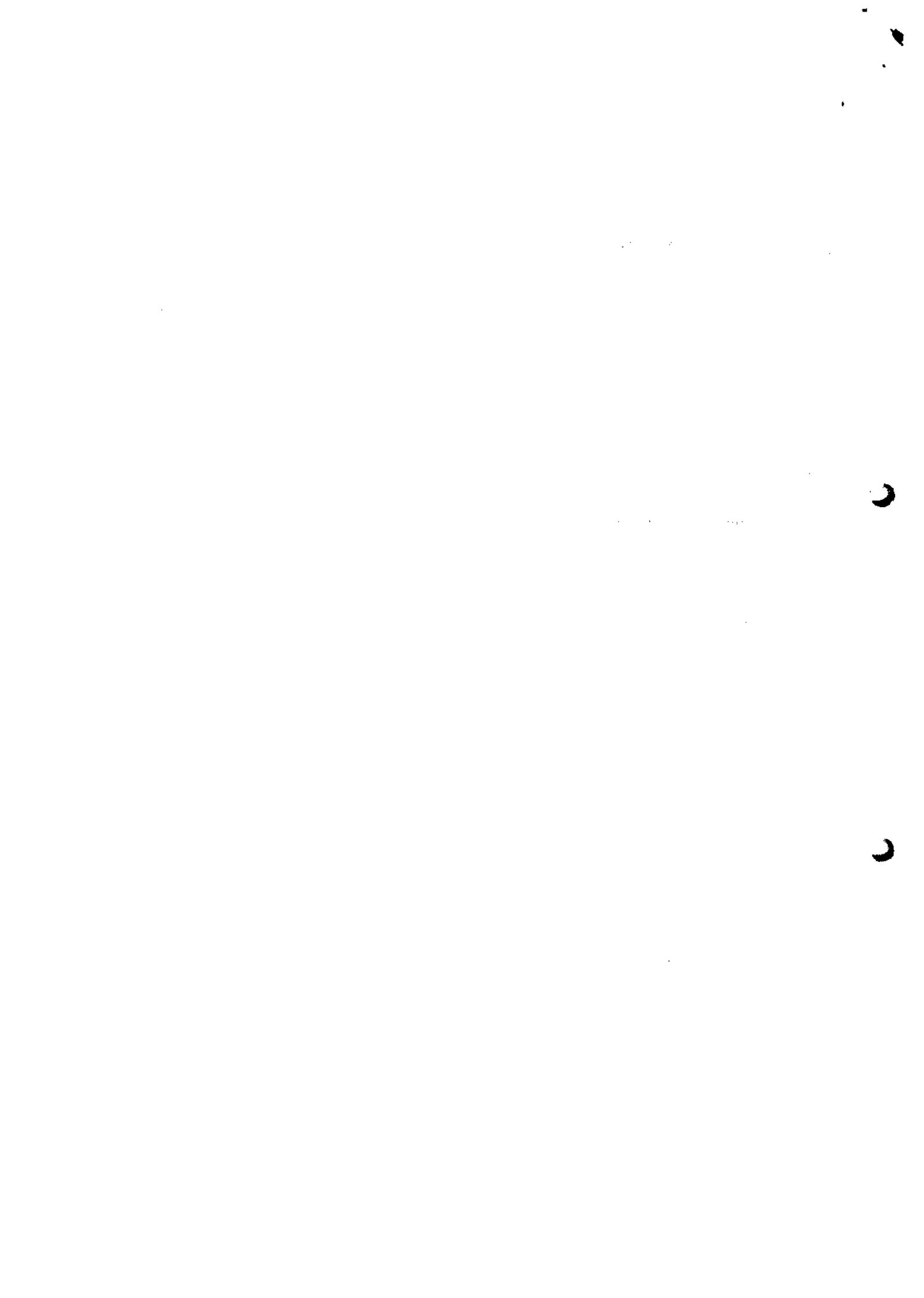
1. Para os fins previstos no Termo de Acordo e Compromisso – TAC, firmado em 22 de junho de 2007, entre o DNIT e o Instituto Brasileiro de Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis – IBAMA, visando a regularização ambiental da BR-319/AM/RO, comunico a Vossa Senhoria que esta autarquia, a partir do dia 27 do corrente, , reiniciará as obras na aludida rodovia, por intermédio do Departamento de Engenharia e Construção do Comando do Exército.
2. Em conformidade com o referido instrumento jurídico celebrado, a retomada dos trabalhos ocorrerá, inicialmente, no segmento compreendido entre o km 177,80 e o km 250,00, denominado segmento C, e entre o km 655,70 e o km 877,40, denominado segmento B, tendo como escopo a finalização dos serviços iniciados e a recuperação de erosões apresentadas no decorrer das intervenções realizadas.

Atenciosamente,

mr


MAURO BARBOSA DA SILVA
Diretor-Geral





DNIT

MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES
DEPARTAMENTO NACIONAL DE INFRA-ESTRUTURA DE TR
DIRETORIA DE PLANEJAMENTO E PESQUISA
COORDENAÇÃO-GERAL DE MEIO AMBIENTE
SAN, Quadra03, Lote A, sala 13.18, Brasília, CEP 70040-902 T

7005
6200/05
PROTOKOLO/IBAMA

DILIC/DIQUA Rubr: 

Nº: 11.262

DATA: 31/08/07

RECEBIDO: F107

Ofício nº. 1014/2007/CGMAB/DPP

Brasília, 31 de agosto de 2007.

Ao Roberto Messias Franco
Diretor de Licenciamento Ambiental do
Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis-IBAMA
Setor de Clubes Esportivos Norte, Trecho 2,
Edifício Sede do IBAMA, Bloco "C"- 1º andar.
70818-900 – Brasília/DF

Assunto: Vistoria Técnica na Rodovia BR-319.

Senhor Diretor,

Conforme acordado, segue proposta de vistoria técnica a ser realizada na Rodovia BR-319.

Ida: 16 de setembro de 2007
Brasília - Porto Velho

17 de setembro de 2007
Deslocamento terrestre - Porto Velho – Humaitá

18 de setembro de 2007
Sobre vôo no Trecho do EIA/RIMA partindo de Humaitá até Manaus

19 e 20 de setembro de 2007

Retorno: 21 de setembro de 2007
Manaus – Brasília

Solicitamos ainda a informação de quantos técnicos do IBAMA participarão da vistoria.

Atenciosamente,



Eng. Angela Parente
Coordenadora - Geral de Meio Ambiente

cs: 710 8421

X CGTMS

03.09.07

Rede

Para: Marcia Salvador Melo
Serviço Técnico

RECEBIDO EM 04/09/07

HORA: 17:20

ASS.: *[Signature]*

Ao Analista
Wanderlei

-A Analista
Mariano

-Ao Tec. Especializado
Beza

Para conhecimento
e programação

Em 10.9.07

~~*[Signature]*~~
Julio Henriques de Azevedo
Coordenador Geral de Operações, Manutenção e Obras Civis
SISTEMAS
SANTO ANDRÉ / SP

DNIT

MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES
DEPARTAMENTO NACIONAL DE INFRA-ESTRUTURA DE T
DIRETORIA DE PLANEJAMENTO E PESQUISA
COORDENAÇÃO-GERAL DE MEIO AMBIENTE
SAN, Quadra03, Lote A, sala 13.18, Brasília, CEP 70040-902

1006
PROCOLO/IBAMA
DILIC/DIQUA
Nº: 11.26
DATA: 31/08/07
RECEBIDO: F107

Ofício nº. 1012/2007/CGMAB/DPP

Brasília, 31 de agosto de 2007.

Ao Roberto Messias Franco
Diretor de Licenciamento Ambiental do
Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis-IBAMA
Setor de Clubes Esportivos Norte, Trecho 2,
Edifício Sede do IBAMA, Bloco "C"- 1º andar.
70818-900 – Brasília/DF

Assunto: TAC celebrado entre o IBAMA e o DNIT em 22/06/2007 referente à regularização ambiental da BR-319.

Senhor Diretor,

Em atendimento ao Termo de Acordo e Compromisso para regularização da Rodovia BR 319 seguem:

- ✓ Descrição e listagem das obras previstas e realizadas, a partir do ano de 2000, na rodovia BR-319, nos SEGMENTOS A, B e C, destacando as obras-de-arte especiais e correntes a serem implantadas, em conjunto com diagrama unifilar do empreendimento;
- ✓ Projeto de engenharia da rodovia no SEGMENTO C, incluindo o projeto hidrológico e de drenagem, com verificação das estruturas de drenagem, instaladas e previstas quanto à sua eficácia na capacidade de escoamento das águas fluviais;
- ✓ Cronograma físico previsto e realizado de andamento das obras nos Segmentos A, B e C;
- ✓ Certidão emitida pela Prefeitura de Bureri referente à adequação do Segmento C ao uso e ocupação do solo;
- ✓ Solicitação deste DNIT à Prefeitura Municipal de Borba, referente à adequação do Segmento C ao uso e ocupação do solo. Esclarecemos que a prefeitura ainda não se manifestou, mas estamos reiterando o pedido e estimamos que em mais 30 dias a obteremos. Dessa forma, solicitamos prorrogação de prazo para a sua apresentação.
 - o O segmento C intercepta os municípios de Manaquiri e Borba, conforme mapa anexo.
- ✓ Programa de Gerenciamento Ambiental nos Segmentos A, B e C.,
- ✓ Programa de Prevenção, Monitoramento e Controle de processos erosivos nos Segmentos A, B e C.
- ✓ Programa de Gerenciamento de Resíduos Sólidos e Efluentes Líquidos, nos Segmentos A, B e C.
- ✓ Programa de Prevenção de Endemias nos Segmentos A, B e C. Quanto a este Programa informamos que está sendo avaliado o Relatório da Fundação de Vigilância em Saúde do Estado do Amazonas, encaminhado por Vossa Senhoria em 15 de agosto de 2007. Dessa forma, o programa

X CGMS

03109107

Paul

Paul
Coordenador Geral
de Planejamento
e Controle

RECEBIDO EM 04/09/07

HORA: 17:20

ASS.: *Paul*

- Agr Analista
Wanderlei
Marion

- Ao Tec. Especialista
Bete

Pare Subordinada

Em 10.9.2007

[Signature]

apresentado não contemplou ainda as medidas indicadas no relatório, logo solicitamos manifestação de Vossa Senhoria quanto a reapresentação do Programa contendo as referidas medidas.

- ✓ Metodologia proposta para elaboração do Programa de Recuperação de Áreas Degradadas nos Segmentos A, B e C.
- ✓ Metodologia proposta para elaboração do Programa de Monitoramento de Fauna nos Segmentos A, B e C.
- ✓ Programa de Monitoramento de Qualidade da Água nos Segmentos A, B e C;
- ✓ Programa de Educação Ambiental nos Segmentos A, B e C.
- ✓ Programa de Comunicação Social nos Segmentos A, B e C.
- ✓ Programa de Monitoramento e Controle da Faixa de Domínio nos Segmentos A, B e C.
- ✓ Plano de Ação de Emergência e de Gerenciamento de Riscos nos Segmentos A, B e C.

Quanto à caracterização para fins de supressão da vegetação, informamos que no Segmento A não estão previstas obras, além da Ponte sobre o Rio Castanho que terá seu licenciamento em separado, logo será elaborado relatório ambiental específico, inclusive quanto à caracterização da área de preservação permanente.

O Segmento B está dividido em cinco lotes, quais sejam: Lote 5 (km 655,7- km 678,6), Lote 1 Sul (km 678,6-km 718,6), Lote 2 Sul (km 718,6 – km 763,6), Lote 3 Sul (km 763,6 – 813,6), Lote 4 Sul (km 813,6 – km 877,4) sendo que para cada um deles será elaborado relatório de supressão de vegetação específico contendo a caracterização quali-quantitativa da vegetação inclusive da área de preservação permanente. O Relatório referente ao Lote 1 Sul já foi protocolado mediante Ofício N° 914/2007/CGMAB/DPP, datado de 15 de agosto de 2007, protocolo no IBAMA N° 10.552 e os demais relatórios serão apresentados à medida que houver necessidade de supressão.

O Segmento C já foi desmatado, logo não haverá necessidade de supressão de vegetação.

Colocamo-nos a disposição para quaisquer informações que se fizerem necessárias.

Atenciosamente,


Eng. Angela Parente
Coordenadora - Geral de Meio Ambiente



2008
6860/07
Fuor:

MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES
DEPARTAMENTO NACIONAL DE INFRA-ESTRUTURA DE TRANSPORTES
DIRETORIA DE PLANEJAMENTO E PESQUISA
COORDENAÇÃO - GERAL DE MEIO AMBIENTE
SAN, Quadra 03, Lote A, sala 13.40, Brasília/DF, CEP 70040-902 Tel. (61) 3315-4185

PROTOCOLO/IBAMA

DILIC/DIQUA

Nº: 11.721

DATA: 13/09/07

RECEBIDO: J

Ofício nº 1030 /2007/CGMAB/DPP.

Brasília, 05 de setembro de 2007.

Ao Senhor Júlio Henrichs de Azevedo
Coordenador / CGTMO/
Diretoria de Licenciamento Ambiental do
Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis – IBAMA.
Setor de Clubes Esportivos Norte, Trecho 2,
Edifício Sede do IBAMA, Bloco "C"- 1º andar.
CEP 70818 – 900 Brasília, DF.

Assunto: Encaminhamento de Mapa com localização das Parcelas do LOTE 1Sul na BR-319.


Referência: Ofício nº 914/2007/CGMAB/DPP

Anexo: Mapa dos Pontos Amostrais do Inventário Florestal

Senhor Coordenador,

Em complementação ofício nº 914/2007/CGMAB/DPP, encaminho anexo, mapa dos Pontos Amostrais do Inventário Florestal para obtenção da Autorização de Supressão de Vegetação – ASV, ocorrido no lote 1 Sul do segmento C, para a rodovia BR-319/AM compreendido entre os km 678,6 – km718,6 .

Atenciosamente,


Eng. Angela Parente
Coordenadora - Geral de Meio Ambiente

cs: 711728

A CGTMO
em 13/09/07
V

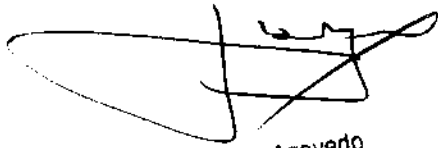
DATA: 14/09/07
HORARIO: 14:30
ASS: Patricia

Do Analista
Wanderli e
Mariano


Do Engº Agrônomo
Bêca

Para avaliar

Em 14.7.07





Julio Henrichs de Azevedo
Associação Geral de Transportes, Marítimo e Outros Cargos
Substituição
COTMOP/DIUC/IBAMA

7009
6860/05


MAPA DOS PONTOS DO INVENTÁRIO FLORESTAL



LEGENDA:

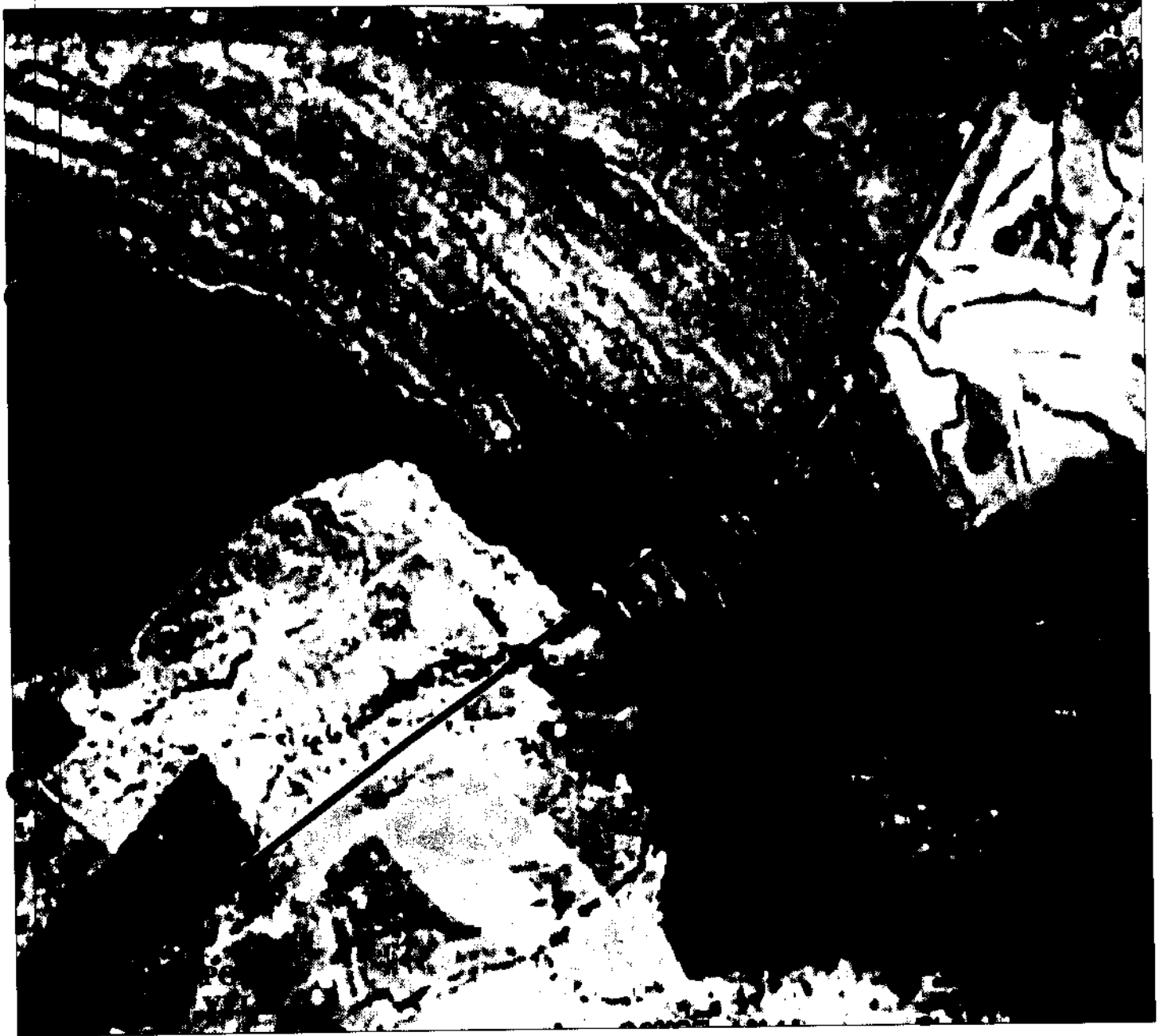
-  BR 319
-  BR 230



100

1010
686065
⊙

MAPA DOS PONTOS DO INVENTÁRIO FLORESTAL



LEGENDA:

- BR 319
- BR 230



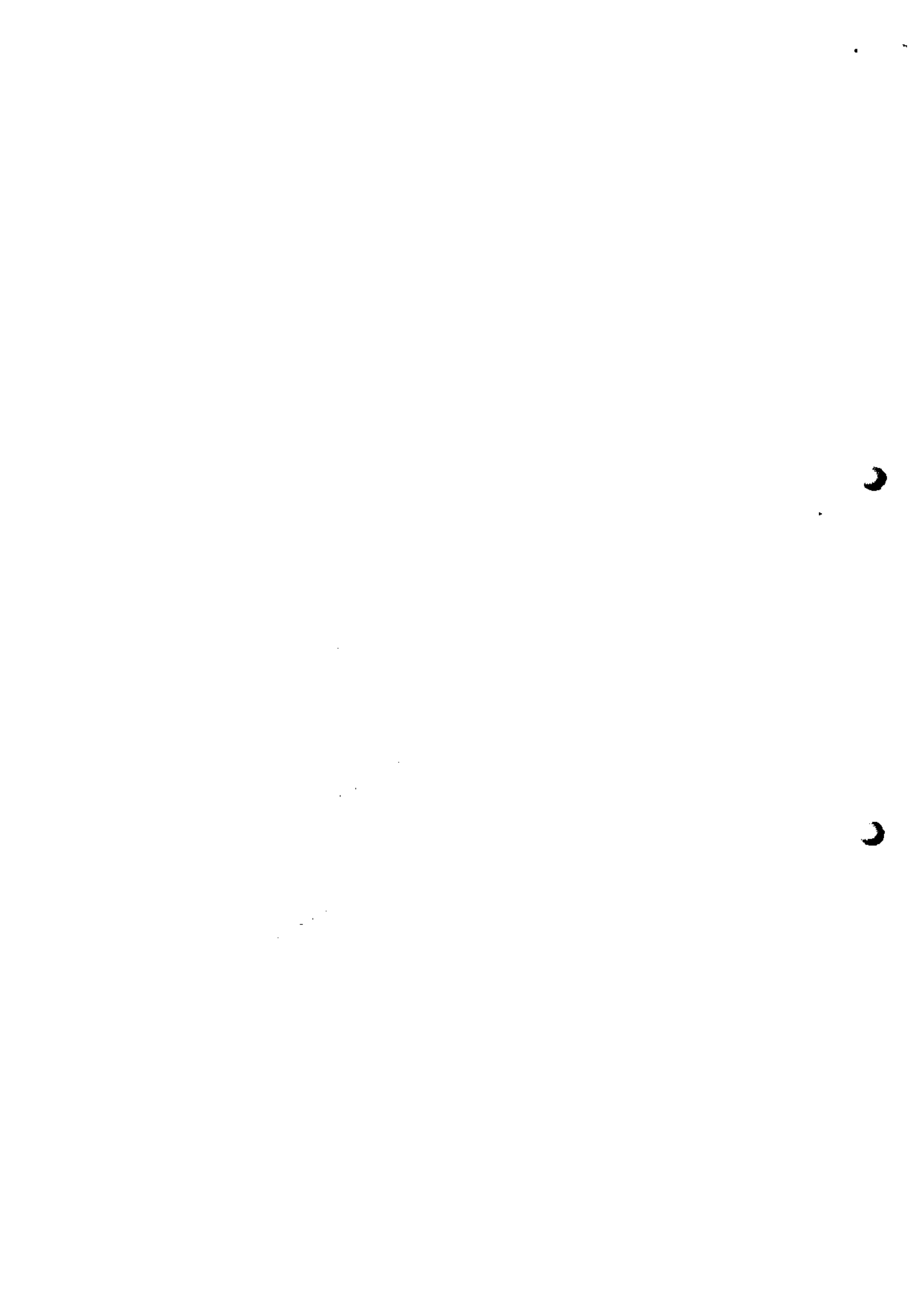
1011
E00909
1011

MAPA DOS PONTOS DO INVENTÁRIO FLORESTAL



LEGENDA:

- BR 319
- BR 230



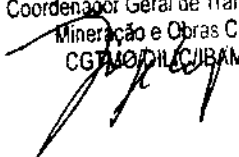
RECEBIDO EM 20/09/07
HORA: 04:05
ASS.: retirada

Ao Dr. Tullio

Para conhecimento.

Em 20-9-2007

Jorge Luiz Britto Cunha Reis
Coordenador Geral de Transportes,
Mineração e Obras Cíveis
CGTMO/DILIC/BAMA



Ao Sr. Analista
Wanderlei

Manoel

Ao Tec. Especializado

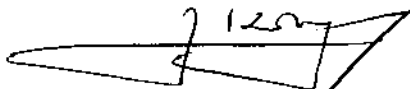
Bêza

Para verificar e

atualizar o

processo.

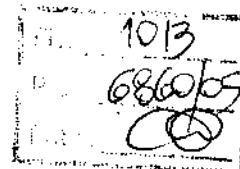
Em 21.9.07



Júlio Hennrichs de Azevedo
Coordenador
CGTMO/DILIC/BAMA



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



Tipo de Publicação: Requerimento de LP

Periódico: DIÁRIO OFICIAL DA UNIÃO Data da Publicação: 14/08/07



98

ISSN 1677-7069

Diário Oficial da União - Seção 3


Nº 156, terça-feira, 14 de agosto de 2007

AVISO DE LICENÇA

O Departamento Nacional de Infra-Estrutura de Transportes - DNIT, torna público que requereu ao Instituto Brasileiro do meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis - IBAMA, a Licença prévia objetivando a execução de obras de Reconstrução da rodovia BR-319/AM, trecho Polícia Rodoviária Federal (Manaus) - Divisa AM/RO, subtrecho: Entroncamento AM-316 (Fim das Obras) - Entroncamento BR-230 (A), no segmento km 250 ao km 655,7, totalizando 405,7 km de extensão, de acordo com o Termo de Acordo e Compromisso - TAC, firmado em 22/06/2007, entre o IBAMA e o DNIT, no subtrecho entre as cidades de Manaus/AM (km 0,0) e porto Velho/RO (km 877,4)

MAURO BARBOSA DAS NEVES
Diretor-Geral



1014
6860/05




MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE
INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS - IBAMA
Diretoria de Licenciamento Ambiental
Coordenação Geral de Transportes, Mineração e Obras Cíveis
Coordenação de Licenciamento Transportes

Memo nº 297/2007 - COTRA/CGTMO/DILIC/IBAMA

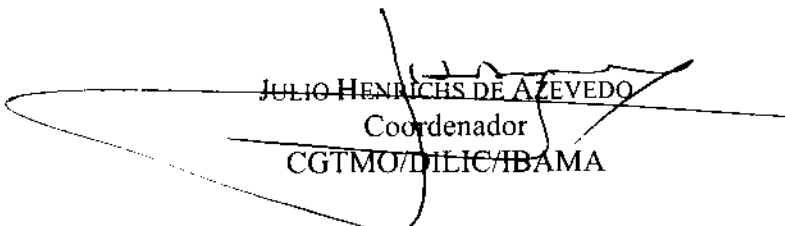
Brasília, 12 de setembro de 2007.

Ao Coordenador do NLA/SUPES/IBAMA/AM.

ASSUNTO: Licenciamento Ambiental da Rodovia BR-319.

1. No âmbito do licenciamento ambiental em epígrafe, informo que o IBAMA estará realizando vistoria técnica nos dias 17 a 22 de setembro do corrente ano, com vistas a verificar a situação atual das obras de reconstrução/pavimentação da rodovia BR-319 (Km 177 ao 250); subsidiar Termo de Referência para o EIA/RIMA da BR-319 (Km 250 ao 655); verificar as demandas de obras e de supressão de vegetação nos trechos já regularizados (Km 0 ao 177, e Km 655 ao 877) e; atualizar os dados referentes às jazidas, canteiro-de-obras e áreas de apoio embargadas pelo IBAMA em 2006.
2. Aproveito para convidar os técnicos desse Núcleo para participação na referida vistoria, cuja programação encontra-se em anexo.

Atenciosamente,


JULIO HENRIQUES DE AZEVEDO
Coordenador
CGTMO/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 3225-0564 - URL: <http://www.ibama.gov.br>

1015
6860/05

Ofício nº 274/2007 - COTRA/CGTMO/DILIC/IBAMA

Brasília, 12 de setembro de 2007.

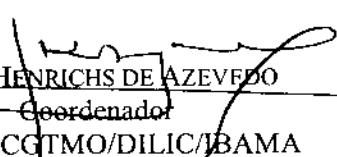
À sua Senhoria a Senhora
Iracema Alencar de Queiroz
Diretora-Presidente
IPAAM - Instituto de Proteção Ambiental do Estado do Amazonas
Rua Recife, nº 3280 - Parque 10 de Novembro
69050-030 Manaus / AM
Tel/Fax: (92) 3643-2378 / 3642-4890

Assunto: **Licenciamento Ambiental da Rodovia BR-319.**

Senhora Diretora-Presidente,

1. No âmbito do licenciamento ambiental em epígrafe, informo que o IBAMA estará realizando vistoria técnica nos dias 17 a 22 de setembro do corrente ano, com vistas a verificar a situação atual das obras de reconstrução/pavimentação da rodovia BR-319 (Km 177 ao 250); subsidiar Termo de Referência para o EIA/RIMA da BR-319 (Km 250 ao 655); verificar as demandas de obras e de supressão de vegetação nos trechos já regularizados (Km 0 ao 177, e Km 655 ao 877) e; atualizar os dados referentes às jazidas, canteiro-de-obras e áreas de apoio embargadas pelo IBAMA em 2006.
2. Aproveito para convidar os técnicos desse Instituto para participação na referida vistoria, cuja programação encontra-se em anexo.

Atenciosamente,


JULIO HENRICHS DE AZEVEDO
Coordenador
COTRA/CGTMO/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 3225-0564 - URL: <http://www.ibama.gov.br>

1016
08/09/07
@

Ofício nº 275/2007 - COTRA/CGTMO/DILIC/IBAMA

Brasília, 12 de setembro de 2007.

À sua Excelência o Senhor.

Augustinho Pastore

Secretário

SEDAM - Secretaria de Desenvolvimento Ambiental do Estado de Rondônia

Estrada de Santo Antônio, 900 - Parque Cujubim

CEP: 78900.000 - Porto Velho-RO

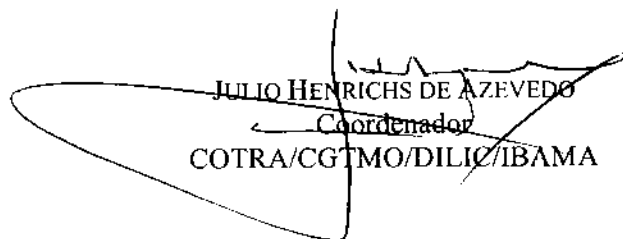
Fone/Fax: (69) 3216.1059 / (69) 3216-1056

Assunto: Licenciamento Ambiental da Rodovia BR-319.

Senhor Secretário,

1. No âmbito do licenciamento ambiental em epígrafe, informo que o IBAMA estará realizando vistoria técnica nos dias 17 a 22 de setembro do corrente ano, com vistas a verificar a situação atual das obras de reconstrução/pavimentação da rodovia BR-319 (Km 177 ao 250); subsidiar Termo de Referência para o EIA/RIMA da BR-319 (Km 250 ao 655); verificar as demandas de obras e de supressão de vegetação nos trechos já regularizados (Km 0 ao 177, e Km 655 ao 877) e; atualizar os dados referentes às jazidas, canteiro-de-obras e áreas de apoio embargadas pelo IBAMA em 2006.
2. Aproveito para convidar os técnicos dessa Secretaria para participação na referida vistoria, cuja programação encontra-se em anexo.

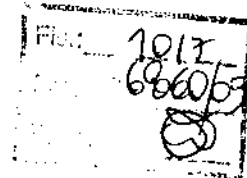
Atenciosamente,


JULIO HENRICHS DE AZEVEDO
Coordenador
COTRA/CGTMO/DILIC/IBAMA





MINISTÉRIO DA JUSTIÇA
Fundação Nacional do Índio - FUNAI
Diretoria de Assistência - DAS
Coordenação Geral de Patrimônio Indígena e Meio Ambiente - CGPIMA
SRTVS 702/902 Ed. Lex Bloco "A" sala 07 - Brasília - DF CEP: 70.340-904, FAX: (61) 3313 - 3540



Ofício nº 167 DAS/2007

Brasília, 13 de setembro de 2007

A Sua Senhoria, o Senhor

JORGE LUIZ BRITTO CUNHA REIS

Coordenador Geral de Transportes, Mineração e Obras civis do IBAMA

SCEN Trecho 2- Edifício Sede do IBAMA

Brasília-DF

CEP 70818-900

FAX: (61) 3225-0564

FONE: (61) 3316-1071

PROTOCOLO/IBAMA
DILIC/DIQUA

Nº: 11.810

DATA: 14/09/07

RECEBIDO: Flom

Assunto: Licenciamento Ambiental da rodovia BR-319.

Prezado Senhor,

1. Cumprimentado-o cordialmente, em resposta ao ofício nº275/2007 - CGTMO/DILIC/IBAMA de 06/08/07, encaminho anexo Termo de Referência para o componente indígena do licenciamento ambiental da BR-319, trecho entre os Km 250 e 655 - entroncamento BR-230.

2. Aproveito a oportunidade para salientar que, além das terras indígenas já referidas no Termo de Referência, na região encontram-se em planejamento de estudos outras reivindicações fundiárias. E ainda, destaco que, dependendo da abrangência da área de influência do empreendimento, também conforme a existência Área sob Limitação Administrativa Provisória (ALAP), criada pelo Decreto de 02/01/06, outras terras indígenas poderão vir a serem consideradas em estudos.

Atenciosamente,

ALOYSIO GUAPINDAIA

Diretor de Assistência

A COM
6m 24/09/07
J

RECEBIDO EM 19/09/07

HORA: 14:50

ASS.: Patricia

Ao Dr. Tullio
Para conhecimento e
providências.

Em 17-9-2007

Jpp

Ao Analista
Wendell e
Maiana

Ao Tec. Epperly
Gela

Para consideração
no procedimento
de licenciamento.
Envio ao DNIT

Em 18.9.07



Júlio Hermichs de Azevedo
Coordenador
CGTMO/DILIC/IBAMA



MINISTÉRIO DA JUSTIÇA
Fundação Nacional do Índio – FUNAI
Diretoria de Assistência – DAS
Coordenação Geral de Patrimônio Indígena e Meio Ambiente – CGPIMA
SRTVS 702/902 Ed. Lex Bloco “A” sala 07 - Brasília – DF CEP: 70.340-904, FAX: (61) 313 - 3641

2018
68605
CO

TERMO DE REFERÊNCIA

Estudos Sócio-ambientais das Terras Indígenas Lago do Barrigudo, Cunchã-Sapucaia, Lago Capana, Araramba e Apurinã do Igarapé Taumiri, situadas nas proximidades da rodovia BR-319 (trecho entre o Km 250 e 655 – entroncamento BR-230)

De acordo com o Artigo 231º da Constituição Federal de 1988, as terras indígenas são áreas que também necessitam de proteção, de forma especial e diferenciada, visando assegurar o direito à diferença sócio-cultural indígena e o usufruto exclusivo dos povos indígenas. Nesse sentido e de acordo com o princípio da precaução, as propostas aqui descritas visam apenas atender a Constituição vigente, assim como, as resoluções do CONAMA e demais legislações indigenistas correlatas (Estatuto do Índio, Regimento da Funai, etc).

1 – OBJETIVO

Realizar Estudos Sócio-ambientais nas Terras Indígenas Lago do Barrigudo, Cunchã-Sapucaia, Lago Capana, Araramba e Apurinã do Igarapé Taumiri, e dos grupos indígenas presentes na área de influência da BR-319¹, trecho compreendido entre o Km 250 e 655 – entroncamento BR-230; para o levantamento dos impactos sócio-ambientais decorrentes do empreendimento e o registro dos conhecimentos indígenas sobre o meio ambiente e as práticas a ele relacionadas, visando a proposição de medidas mitigadoras/compensatórias.

2 – METODOLOGIA

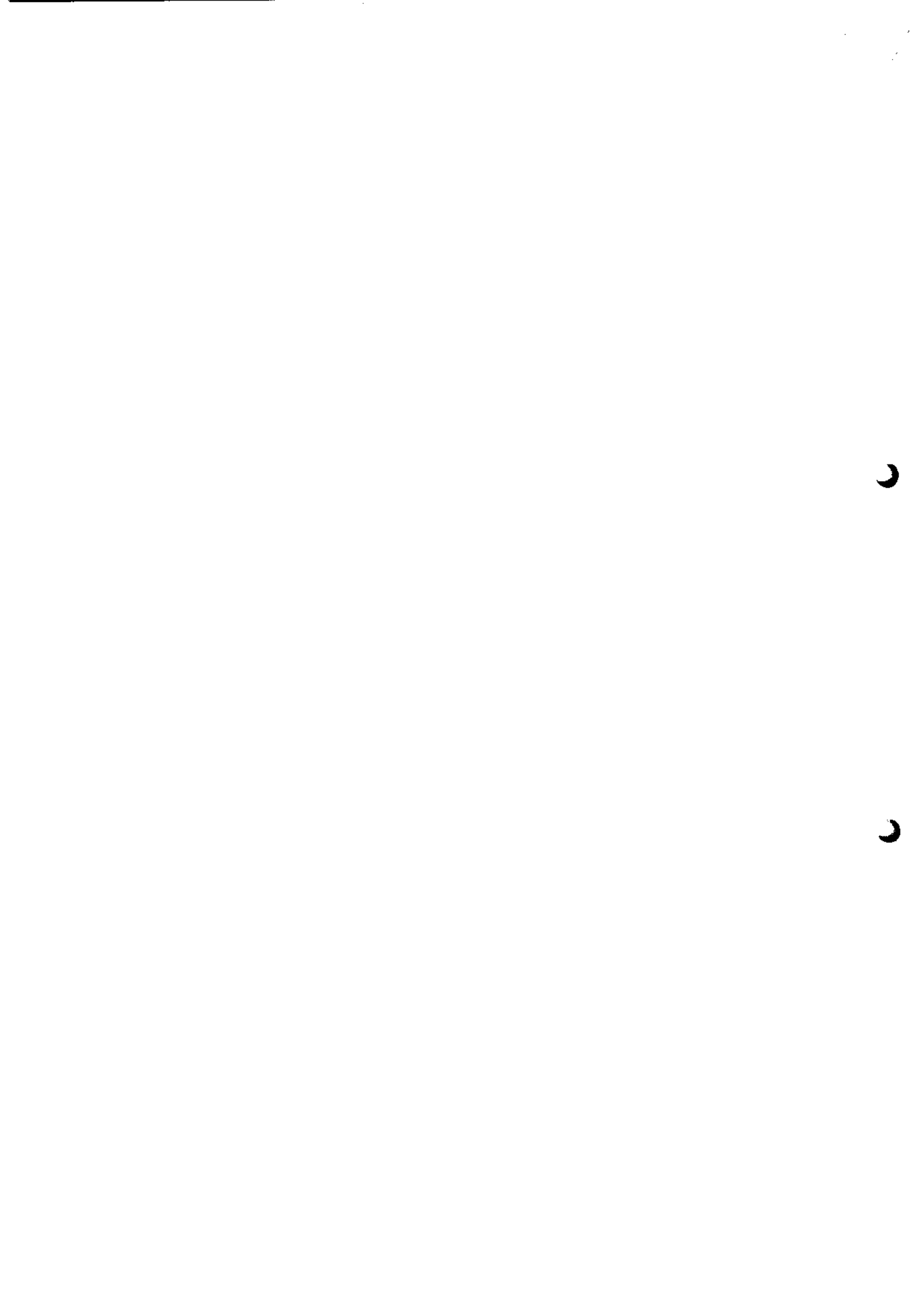
A metodologia de trabalho visa atender a pesquisa e coleta de dados referentes aos impactos para os meios físico e biótico e os impactos de ordem sócio-cultural para os grupos indígenas envolvidos. Nesse sentido, os Estudos deverão ser caracterizados pela interdisciplinaridade, onde deverão ser utilizados elementos das metodologias dos campos das ciências humanas e sociais (antropologia, sociologia, história, economia, geografia) e das ciências exatas e naturais (biologia, engenharia florestal, engenharia civil, agronomia e geologia). Os estudos deverão ser compostos por pesquisa de campo, bibliográfica, documental e cartográfica ressaltando que a participação dos grupos indígenas é fundamental.

Deverão ser apresentados nos estudos os seguintes itens, relacionando-os com os possíveis impactos do trecho da BR-319 sobre as terras indígenas e os grupos indígenas:

a) Caracterização físico-biótica das terras indígenas:

- Georeferenciamento e caracterização sumária, por meio de planilhas, de amostras representativas de tipologias ambientais;
- Mapeamento da rede hídrica da terra indígena, caracterizando as microbacias e seus principais pontos de vulnerabilidade;
- Estudos de classificação dos corpos hídricos e da qualidade da água antes da realização do empreendimento. Devem ser priorizados os corpos d'água que sofrerão influência direta do empreendimento e que passam pelas terras indígenas;

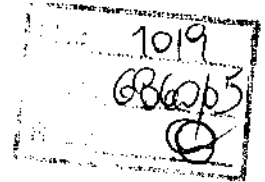
¹ Há que se considerar a existência de outros grupos indígenas, sabe-se que na região ainda existem reivindicações fundiárias, conforme Memo nº346/CGID/DAF de 21/05/07 (anexo). E também, a existência Área sob Limitação Administrativa Provisória (ALAP), conforme o Decreto de 02/01/06.





MINISTÉRIO DA JUSTIÇA
Fundação Nacional do Índio - FUNAI
Diretoria de Assistência - DAS

Coordenação Geral de Patrimônio Indígena e Meio Ambiente - CGPIMA
SRTVS 702/902 Ed. Lex Bloco "A" sala 07 - Brasília - DF CEP: 70.340-904, FAX: (61) 313 - 3641



- Análise cartográfica da região de uso da etnia, com recursos de sensoriamento remoto, visando o reconhecimento e delimitação de tipologias ambientais para construção de zoneamento ecológico;
- Análise ecológica da paisagem, com base nos padrões formados pelo arranjo espacial das referidas tipologias;
- Identificação, caracterização e mapeamento das áreas degradadas e de preservação permanente;
- Definição do uso atual da terra e sua aptidão para a prática agrícola tradicional e mecanizada enfocando a vulnerabilidade, sustentabilidade a médio e longo prazo, erodibilidade e fertilidade natural do solo;

b) Caracterização do modo de vida dos grupos indígenas:

- Caracterizar a territorialidade, conflitos, problemas ambientais e influência externa na distribuição espacial;
- Identificar critérios internos para definição dos territórios;
- Caracterização do uso da rodovia pelos grupos indígenas, considerando possíveis remoções de aldeias;
- Caracterização do uso dos recursos naturais levando-se em consideração:
 - As atividades produtivas, tais como caça, pesca, agricultura, coleta e suas utilidades: alimentação, fabricação de habitações, produção artesanal, comercialização, utilização ritual, uso medicinal, relacionando estas informações com os possíveis impactos da rodovia sobre a rede hídrica, a fauna e a flora, e os conseqüentes impactos tanto para as atividades produtivas, para as atividades sociais e culturais dos grupos afetados, como para danos ao meio ambiente.

c) Relação sócio-política, econômica e cultural dos grupos indígenas com outros grupos indígenas:

- Identificação das redes de parentesco do grupo indígena;
- Identificação e caracterização das relações sócio-econômico-culturais com outros grupos indígenas;

d) Relação sócio-política, econômica e cultural dos grupos indígenas com a sociedade envolvente (não-índios):

- Ocupação do entorno, caracterizando os principais pontos de vulnerabilidade e as atividades modificadoras do meio ambiente;
- Inserção dos grupos indígenas nas políticas públicas federal, estadual, municipal e outros setores;
- Identificação dos principais produtos de troca e/ou venda e sua inserção no mercado regional;
- Caracterização dos possíveis impactos ambientais e sócio-culturais para os grupos indígenas de atividades relacionadas ao empreendimento como o aumento do fluxo de veículos e trabalhadores, estabelecimentos comerciais, instalação de assentamentos do INCRA no entorno, dinamização do mercado de terras, etc.

e) Levantamento das condições de atenção à saúde:





1070
6860/03
D

MINISTÉRIO DA JUSTIÇA
Fundação Nacional do Índio – FUNAI
Diretoria de Assistência – DAS

Coordenação Geral de Patrimônio Indígena e Meio Ambiente - CGPIMA
SRTVS 702/902 Ed. Lex Bloco "A" sala 07 - Brasília - DF CEP: 70.340-904, FAX: (61) 313 - 3641

- Previsão dos principais impactos com a chegada da população temporária;
- Assistência odontológica e médico-hospitalar municipal;
- Uso de práticas de medicina tradicional.

3 – AVALIAÇÃO DOS IMPACTOS AMBIENTAIS E SÓCIO-CULTURAIS

Analisar os impactos, tanto sócio-culturais como ambientais, advindos do empreendimento, de modo que ressalte as concepções indígenas sobre os possíveis impactos. Avaliar o empreendimento, quanto as necessidades das comunidades indígenas atingidas, considerando a visão indígena quanto ao real valor deste para suas comunidades, levando-se em conta quaisquer propostas de modificações no projeto.

Identificar os impactos sócio-culturais e ambientais advindos das atividades de extração de recursos naturais das terras indígenas, e sua possível intensificação com a construção do empreendimento.

3.1. Medidas mitigadoras e compensatórias:

De acordo com a avaliação dos possíveis impactos destacados no estudo, propor medidas mitigadoras e compensatórias por meio de Programas que considerem: I) a sustentabilidade dos grupos indígenas, II) a conservação e fiscalização de suas terras, III) o desenvolvimento de suas culturas (promoção cultural, educação e saúde). Tendo como fundamento a cultura tradicional de cada povo.

4 – COMPOSIÇÃO DA EQUIPE DOS ESTUDOS

A equipe básica para a realização dos estudos deve ser composta por, no mínimo:

- 01 (um) pesquisador com formação em ciências ambientais, sendo especialista em impactos de Rodovias;
- 01 (um) pesquisador com formação em ciências humanas e sociais, com a obrigatoriedade de ser especialista em antropologia;
- Representantes indígenas a serem definidos pelas lideranças indígenas de cada TI.

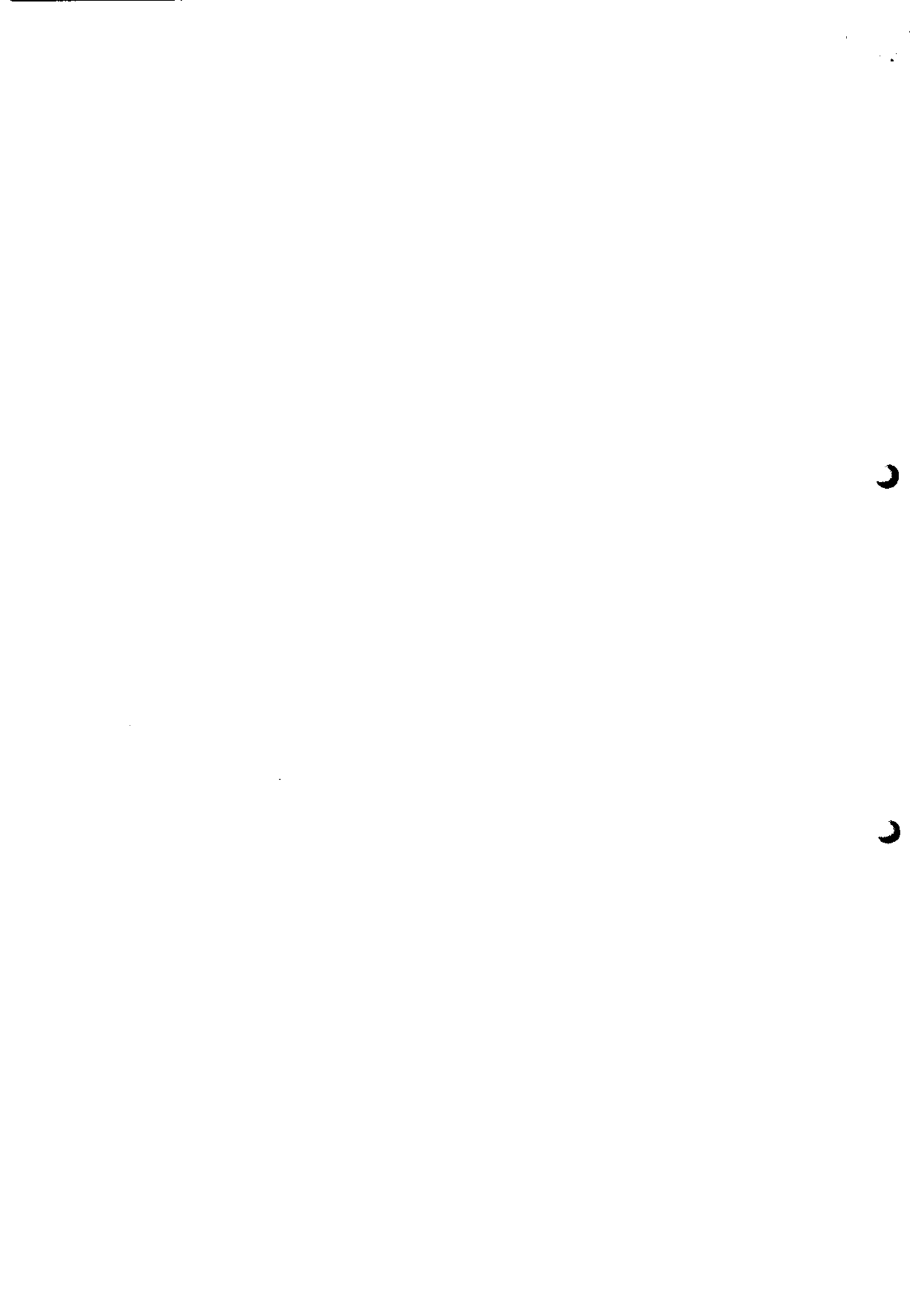
Obs.1: Os pesquisadores escolhidos pelo empreendedor deverão ter a anuência dos grupos indígenas para ingressar em suas terras. Para tanto, a lista com documentos e currículos deverá ser encaminhada à CGPIMA/FUNAI para aprovação prévia dos técnicos que irão desenvolver os trabalhos bem como o plano de trabalho;

Obs.2: Os trabalhos da equipe de técnicos/pesquisadores contratados pelo empreendedor deverão ser coordenados por um antropólogo;

Obs.3: Pretende-se que todos os profissionais envolvidos tenham preferencialmente experiência comprovada em trabalho de campo junto aos grupos indígenas em foco, com experiência de estudos voltados para elaboração de projetos com perspectivas de etnodesenvolvimento e transdisciplinaridade;

Obs.4: Deverá ser apresentada a equipe técnica multidisciplinar responsável pela elaboração do estudo sócio-ambiental, indicando a área profissional de cada técnico envolvido, e seu número de registro no respectivo Conselho de Classe, quando couber, e no Cadastro Técnico Federal de Atividades e Instrumentos de Defesa Ambiental (anexar cópia referente a cada técnico envolvido e à equipe técnica), conforme a Resolução Conama nº 001/88;

5 – ACOMPANHAMENTO DA FUNAI





1021
6860/05

MINISTÉRIO DA JUSTIÇA
Fundação Nacional do Índio - FUNAI
Diretoria de Assistência - DAS
Coordenação Geral de Patrimônio Indígena e Meio Ambiente - CGPIMA
SRTVS 702/902 Ed. Lex Bloco "A" sala 07 - Brasília - DF CEP: 70.340-904, FAX: (61) 313 - 3641

O trabalho de campo será acompanhado por, pelo menos, um técnico da FUNAI que será responsável por:

- Intermediar as ações da equipe com as lideranças indígenas e unidades locais da FUNAI;
- Orientar a equipe em relação a situações de conflito e aspectos de relacionamento político e cultural com os grupos indígenas.

6 – DIREITOS E OBRIGAÇÕES

- Solicitar autorização à Funai e Povos Indígenas para ingresso nas terras indígenas – TI;
- Realizar uma reunião na(s) aldeia(s) para explicar o objetivo dos estudos;
- É vetado aos consultores contratados pelo empreendedor proceder à coleta de qualquer espécie (fauna, flora, recursos minerais) nas terras indígenas;
- É vedada a realização de pesquisa, em qualquer campo, relativa às práticas com conhecimento tradicional associado. Além disso, fotografias, gravações e filmagens, deverão ser realizadas somente com autorização dos índios, sendo sua utilização restrita aos propósitos dos estudos, sendo vedada, portanto, sua utilização para quaisquer outros fins;
- Cada pesquisador componente da equipe que realizará os estudos deve assinar um Termo de Compromisso com a FUNAI, para assegurar que as exigências do tópico anterior sejam cumpridas (anexo 1);
- Os contratados pelo empreendedor deverão observar rigorosamente a legislação que trata dos direitos indígenas (Artigos 231 e 232 da Constituição Federal de 1988 e Lei nº. 6001/73 – Estatuto do Índio), da proteção dos recursos genéticos e conhecimento tradicional (Convenção de Diversidade Biológica, Decretos nº 4.946/2003, nº 3.945/2001 e a Medida Provisória nº 2.186-16/2001) e dos direitos autorais, Lei n. 9.610/1998;
- Os resultados dos estudos devem ser apresentados aos grupos indígenas, em reunião específica para tal fim;
- O empreendedor deverá apresentar os Estudos Sócio-ambientais de cada terra indígena em meio digital e impresso.

6.1 – PLANO DE TRABALHO:

Apresentação da proposta de plano de trabalho que será empregado no desenvolvimento dos estudos para ser submetido à aprovação por parte da FUNAI deve conter no mínimo:

- Introdução;
- Objetivos;
- Equipe técnica (currículo dos pesquisadores);
- Referencial teórico-metodológico;
- Relação e descrição das atividades técnicas;
- Cronograma de atividades;
- Resultados desejados e produtos;





MINISTÉRIO DA JUSTIÇA
Fundação Nacional do Índio - FUNAI
Diretoria de Assistência - DAS

Coordenação Geral de Patrimônio Indígena e Meio Ambiente - CGPIMA
SRTVS 702/90, Ed. Lex Bloco "A" sala 07 - Brasília - DF CEP: 70.340-904, FAX: (61) 313 - 3641

Fis.:	1022
Proc.:	630005
Flub.:	

ANEXO 1

TERMO DE COMPROMISSO

Nome:

RG:

CPF:

Nacionalidade:

Profissão

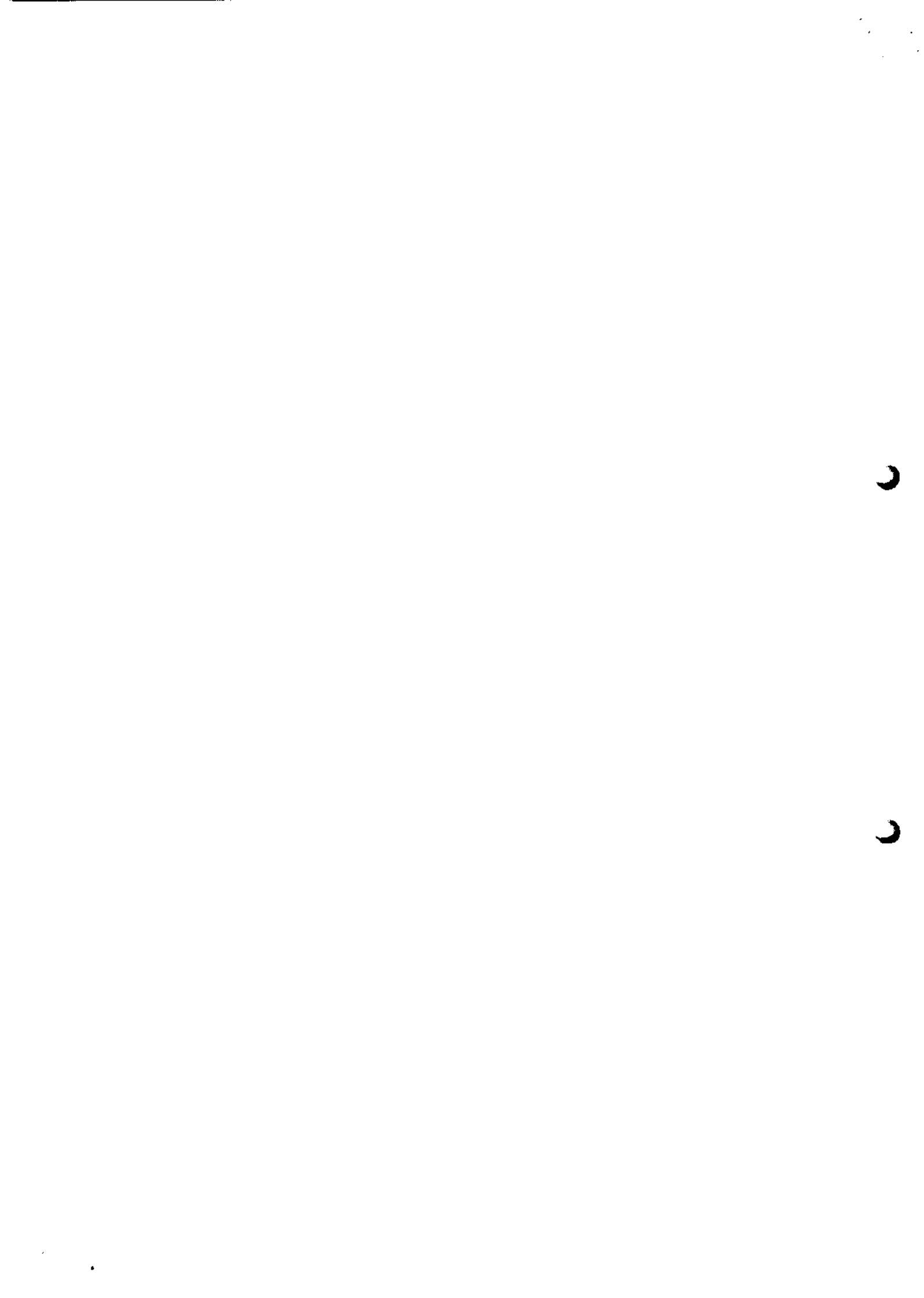
Registro Profissional (se houver):

Eu, _____ solicito o ingresso da TI _____ com o objetivo de realizar pesquisa/estudo/levantamento, de _____, comprometo-me a:

1. respeitar toda a legislação brasileira e tratados internacionais de proteção dos recursos naturais, toda a legislação brasileira relativa a pesquisa, expedições científicas, patentes e segredos de indústria, bem como todos os termos da Convenção sobre Diversidade Biológica, principalmente aqueles relacionados ao acesso aos recursos genéticos e ao conhecimento tradicional;
2. não retirar dos limites da terra indígena qualquer tipo de material biótico;
3. não utilizar a pesquisa para fins comerciais e não patentear quaisquer de seus resultados.
4. não divulgar quaisquer conhecimentos sobre características de interesse econômico de espécies manejadas pelos índios, sem prévia autorização das comunidades indígenas envolvidas;
5. adequar o projeto às modificações na legislação federal ou estadual que, porventura, vierem a ocorrer ao longo do desenvolvimento da pesquisa;
6. não fazer nenhum uso do material coletado para além dos objetivos da autorização.
7. qualquer outra utilização do material coletado deverá ser objeto de novo processo de autorização.

Em, _____ de _____ de 2007

Assinatura



7023
6860/05


DNIT

MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES
DEPARTAMENTO NACIONAL DE INFRA-ESTRUTURA DE TRANSPORTES
DIRETORIA DE PLANEJAMENTO E PESQUISA
COORDENAÇÃO GERAL DE MEIO AMBIENTE
SAN Q.03 Lote A, Sala 1340, Brasília-DF, Brasil, CEP 70040-902. Tel.: (61) 3315-4185

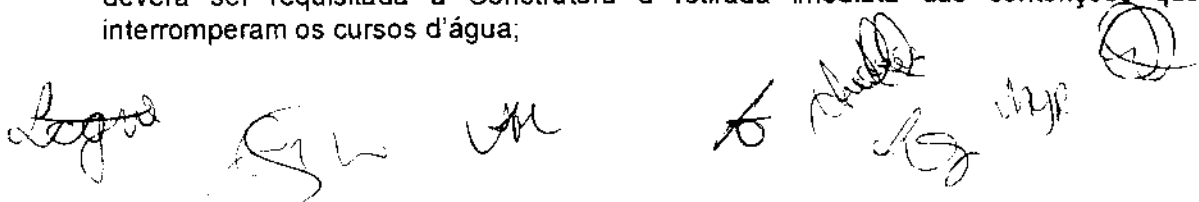
EXTRATO DE REUNIÃO

Local: Porto Velho
Data: 18 de setembro de 2007


Participante	Instituição
1. Aline F. Freitas Pimenteira	DNIT / DPP / CGMAE
2. Keidma Yamamoto	UFAM
3. Marcelo Marques Ferruz	DNIT / DPP / EGMAE
4. Geiz F. Sobcz	IBAMA / DILIC / CONTRA
5. Luiz Claudio Patricio de Lima	S-DE CANT
6. Wendel R. R. R. R.	IBAMA / DILIC
7. Cláudio R. R. R.	CEVTELIS / RS
8. Mariana Yracina Paula	IBAMA / DILIC
9. FABRÍCIO C. B. DA VINHA	DNIT / CGCONT / DIR
10. ERIKA ELISSANDRA CASSIMIRO PAULS	CONTRAR / RJ
11.	

Assunto: Licenciamento Ambiental da Rodovia BR 319.

1. Ao longo da vistoria foram verificadas questões, objeto de observações e recomendações do IBAMA, quais sejam:
 - a. Ter disponível em conjunto com as licenças das áreas de apoio da Castilho - Lote 2 os protocolos das licenças de forma que seja possível associar o objeto da licença com sua localização e área ocupada com a descrição das coordenadas da poligonal da área de apoio;
 - b. O IBAMA questionou ainda sobre a documentação do DNPM, tendo sido informado pela CGMAB que posteriormente enviará àquele Instituto documento com informações sobre o assunto;
 - c. Foi informado pelo IBAMA que devido a constatação de dois locais com intervenção em APP com interrupção de curso d'água, no trecho da Construtora Castilho - Lote 2, o IBAMA adotará providências cabíveis. Ainda assim, comunicou a CGMAB que deverá ser requisitada a Construtora a retirada imediata das contenções que interromperam os cursos d'água;

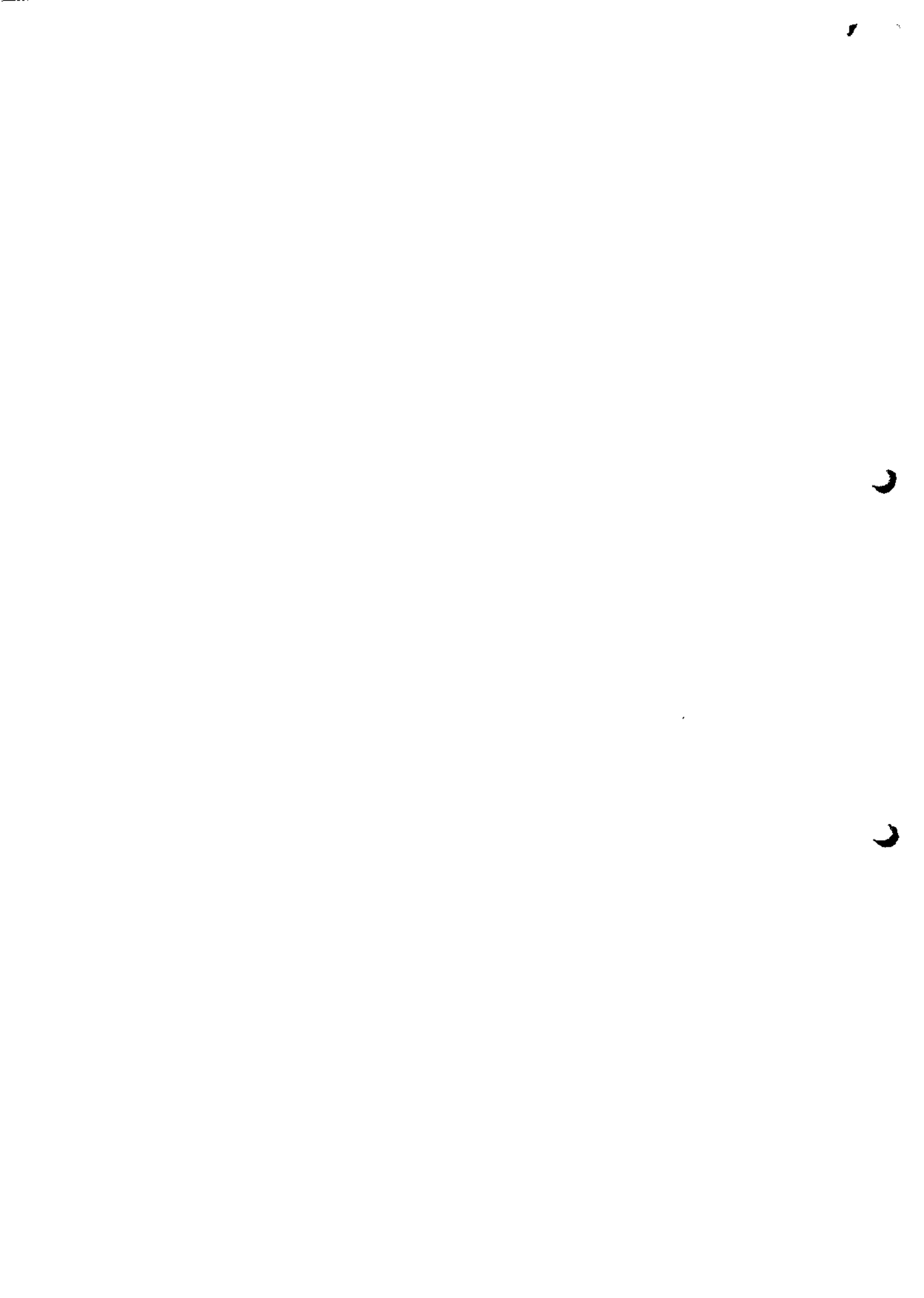




- d. O IBAMA comunicou que após a aprovação dos Programas Ambientais deverá ser dado início imediato às ações de Gestão e Supervisão Ambiental nas obras da rodovia. Tendo sido informado pela CGMAB que estas ações serão providenciadas dentro dos prazos estabelecidos pelo IBAMA, em conformidade com o Termo de Acordo e Compromisso.
 - e. Outra recomendação do IBAMA é a necessidade de que, tão logo seja estabelecida a equipe da Supervisão Ambiental, seja realizada reunião com todas as Construtoras para dar conhecimento às mesmas de todos os Programas e Medidas Ambientais obrigatórios e definir critérios de acompanhamento das obras, em acordo com os cronogramas de execução dos programas e das vistorias do IBAMA ou demais Instituições envolvidas no processo.
2. Ao ser questionado sobre a Autorização para a Supressão de Vegetação - ASV, o IBAMA informou que os trechos localizados fora de área de preservação permanente - APP e desprovido de cobertura florestal, situados dentro da faixa de domínio não necessitam de autorização para supressão. Dessa forma, os mesmos estão liberados para o início das obras. O IBAMA recomendou ainda que para os trechos com restrições ambientais (APP e florestas em estágio médio ou superior de regeneração) sejam delimitados em campo com marcos de fácil visualização e difícil remoção, para evitar assim interferências nessas áreas até que seja obtida a respectiva ASV
3. Em suma, as principais atividades que dependem da ASV são:
- a. Duplicação de pontes de concreto;
 - b. Troca de pontes de madeira;
 - c. Implantação, troca e prolongamento de bueiros 

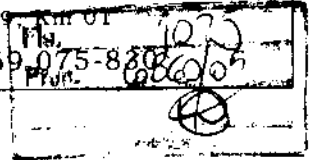


Handwritten signatures and initials, including the word "segue" written vertically on the left side.





INSTITUTO BRAS. DO MEIO AMB. E DOS REC NATURAIS RENOVÁVEIS - IBAMA/ MMA
SUPERINTENDÊNCIA DO ESTADO DO AMAZONAS
FAX Nº (092) 3613-3095 - Tel.: (092) 3613-3277/3094/3096/3080/3261
Rua Ministro João Gonçalves de Souza, s/nº., BR-319
Distrito Industrial - Manaus/AM - CEP: 69.075-830



MEMO nº 30/2007/NLA/IBAMA/AM

Manaus, 24 de setembro de 2007.

Do: Núcleo de Licenciamento Ambiental/AM.
Para: Coordenação-Geral de Transporte, Mineração e Obras Civas.

Assunto: BR 319

PROCOLO/IBAMA
DILIC/DIQUA
Nº: 12.643
DATA: 03/10/07
RECEBIDO:
Francisco

Em atenção ao MEMO nº 297/2007 – COTRA/CGTMO/DILIC/IBAMA comunicamos que não foi possível a participação na vistoria realizada nos dias 19 a 20 de setembro, mas estivemos presentes, juntamente com os técnicos dessa DILIC, na reunião ocorrida no dia 21 entre UFAM, INPA, DNIT e Exército, para apresentação e discussão da metodologia a ser usada nos Estudos Ambientais referentes ao licenciamento da BR.

Hoje estaremos participando de outra reunião dos técnicos da universidade com o superintendente e o setor de fauna para cuidarmos das questões específicas à concessão das autorizações para levantamento de fauna inerente ao EIA/RIMA em execução.

Solicitamos nos manter informados sobre o andamento do processo de licenciamento da rodovia.

Atenciosamente,

Andréa
Andréa Cristina S. Mariano Porto
Analista Ambiental/IBAMA/AM
Matric. 1510934


A certo
em 03/10/07
J

RECEBIDO EM 04/10/07
HORA: 16:10
ASS.: Patricia

AO Dr. Tullio

Para conhecimento

Em 4-10-2007


Jorge Luiz Britto Cunha Reis
Coordenador Geral de Transportes,
Mineração e Obras Civas
CGTMO/DILIC/IBAMA

AO Analista
Wanderley

AO Tec. Gêra

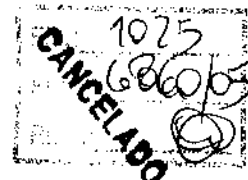
Para ciência

Em 9.10.07


Julio Henrichs de Azevedo
Coordenador
CGTMO/DILIC/IBAMA



Fis.:	1476
Proc.:	6860/05
Rubr.:	1025



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

Ofício nº 257 /2007 - CGTMO/DILIC

Brasília, 18 de setembro de 2007.

A Sua Senhoria a Senhora

Ângela Parente

Coordenadora CGMAB/DPP/DNIT

DNIT - Departamento Nacional de Infra-estrutura de Transportes

SAN Quadra 03 Lote A, Sala 1318

CEP 70040-902

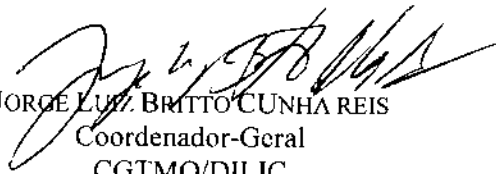
Tel: (61) 33154185; Fax: (61) 33154083

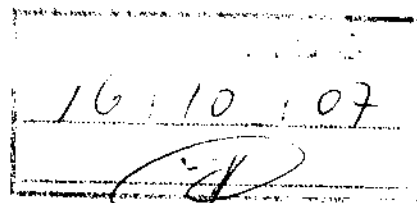
Assunto: licenciamento ambiental da rodovia BR-319 (Manaus/AM - Porto Velho/RO).

Senhora Coordenadora,

1. Venho encaminhar, em meios digital e impresso anexo, o Termo de Referência definitivo para elaboração do Estudo de Impacto Ambiental das obras de pavimentação / reconstrução da rodovia BR-319, entre os Km's 250 e 655,7.
2. Informo ainda que deverá este TR abranger informações requeridas pela FUNAI - Fundação Nacional do Índio para as Terras Indígenas Lago do Barrigudo, Cunha-Sapucaia, Lago Capanã, Araramba e Apurinã do Igarapé Taumiri, conforme consta do Anexo I do TR.
3. Ressalto a necessidade de atendimento integral do TR, inclusive de sua itemização (numeração dos itens nele constantes).

Atenciosamente,


JORGE LUIZ BRITTO CUNHA REIS
Coordenador-Geral
CGTMO/DILIC







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

Estudo a ser elaborado:

Estudo de Impacto Ambiental e Relatório de Impacto Ambiental (EIA/RIMA)

Empreendimento:

reconstrução / pavimentação da rodovia BR-319, no segmento entre o km 250 ao km 655,7 (entroncamento BR-230(A)), no Estado do Amazonas

Empreendedor:

DNIT - Departamento Nacional de Infra-estrutura de Transportes

INTRODUÇÃO

Inicialmente, deverão ser apresentadas duas cópias do EIA/RIMA, uma em formato impresso e outra em formato digital, para análise preliminar e verificação do atendimento dos itens constantes deste Termo de Referência (check list).

Posteriormente a esta análise preliminar, caso se revelem adequados os estudos, serão definidas por este Instituto o número de cópias necessárias do EIA/RIMA, as deverão ser enviadas para encaminhamento posterior aos Municípios e demais órgãos interessados.

PROCEDIMENTOS DE LICENCIAMENTO

O Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis - IBAMA procederá ao licenciamento ambiental do empreendimento, com base no Art. 225, parágrafos 1º - IV da Constituição Federal. O licenciamento ambiental será realizado de acordo com o Art. 10º, § 4º da Lei nº 6.938/81 e o Decreto 95.274 de 06.06.90 no seu Art. 19º, incisos I, II e III e § 3º e § 5º, ouvindo o Órgão Estadual de Meio Ambiente do Estado do Amazonas.

Os procedimentos de licenciamento ambiental a serem desenvolvidos serão aqueles constantes das Resoluções CONAMA nº 001/1986 e nº 237/1997, sem prejuízo de demais normas legais pertinentes. Como parte integrante do processo de licenciamento, o IBAMA poderá promover Audiências Públicas, conforme a Resolução CONAMA Nº 009/87.

REGULAMENTO APLICÁVEL

Deverão ser considerados todos os dispositivos legais em vigor, a nível federal, estadual e municipal, referente à utilização, proteção e conservação dos recursos ambientais e ao uso e ocupação do solo, sendo que entre estes deverão ser destacados:

- Resoluções CONAMA nº 001/86, 006/86, 009/87, 001/88, 001/90, 013/90, 286/01, 303/02, 357/05 e 237/97, entre outras.
- Lei nº 9.985, de 18.7.2000, que institui o Sistema Nacional de Unidades de Conservação e estipula a exigência de compensação pela implantação de empreendimentos com significativos impactos ambientais (Artigo 36), e regulamentação pelo Decreto Federal 4340/2002.
- Lei nº 4.771/65 e alterações, que institui o Código Florestal, estabelecendo as florestas e demais formas de vegetação consideradas de preservação permanente.
- Lei nº 6.001, de 19/12/73, que dispõe sobre o Estatuto do Índio, e normas complementares.
- Portaria IPHAN nº 230/2002, para subsídio das ações de Prospecção e Resgate Arqueológico;
- Demais normas aplicáveis ao empreendimento em questão.

Será considerado ainda, a Resolução CONAMA Nº 237/97 em seu Art. 10º, § 1º "no procedimento de licenciamento ambiental deverá constar, obrigatoriamente, as certidões das Prefeituras Municipais, declarando que o local e o tipo de empreendimento ou atividade estão em conformidade com a legislação aplicável ao uso e ocupação do solo".

ESTUDO DE IMPACTO AMBIENTAL - EIA

É um documento de natureza técnica, que tem como finalidade avaliar os impactos ambientais gerados por atividades e/ou empreendimentos potencialmente poluidores ou que possam causar degradação ambiental. Deverá propor medidas mitigadoras e de controle ambiental, garantindo assim o uso sustentável dos recursos naturais. Este estudo se desenvolverá considerando as seguintes abordagens técnicas:

Abordagem Metodológica

Os levantamentos de dados e informações deverão ser realizados tendo como base fontes primárias. Estas informações poderão ser complementadas com o uso de fontes secundárias (referências bibliográficas, documentais, cartográficas, estatísticas, imagens de satélite etc) obtidas junto a órgãos públicos e agências governamentais especializadas, universidades e instituições de pesquisa.

Diagnóstico Ambiental da Área de Influência, através da caracterização dos meios físico, biótico e socioeconômico, contemplando dados primários e secundários, considerando as variações sazonais da região.

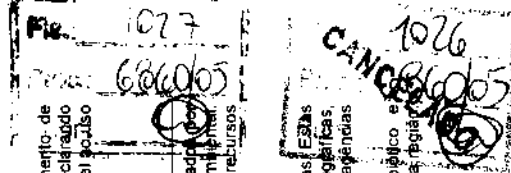
TR DEFINITIVO - IBAMA / DIRETORIA DE LICENCIAMENTO AMBIENTAL

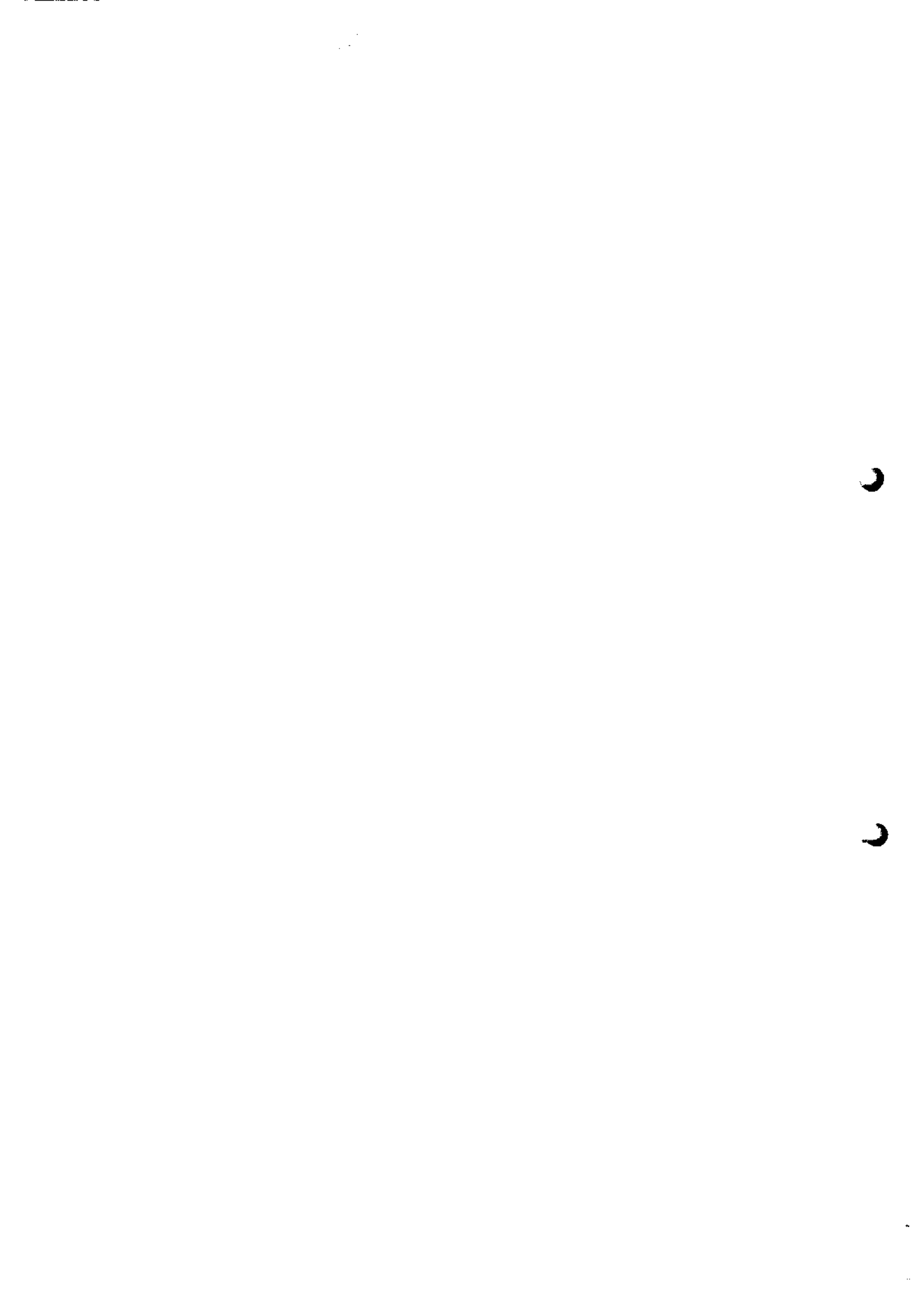
TERMO DE REFERÊNCIA
DO

ESTUDO DE IMPACTO AMBIENTAL E
RELATÓRIO DE IMPACTO AMBIENTAL

REFERENTE À RECONSTRUÇÃO / PAVIMENTAÇÃO DA RODOVIA BR-319, NO
SEGMENTO ENTRE O KM 250 AO KM 655,7 (ENTRONCAMENTO BR-230(A)), NO
ESTADO DO AMAZONAS.

BRASÍLIA - DF





A caracterização ambiental deverá ser individualizada e aprofundada quando houver identificação de pontos notáveis como Unidades de Conservação, Terras Indígenas, Patrimônio Histórico, Cultural, Arqueológico; e ocorrência de Comunidades Tradicionais.

As metodologias adotadas deverão estar de acordo com as normas específicas, com práticas científicas consagradas, explicitadas e justificadas nos capítulos correspondentes.

O Prognóstico Ambiental deverá ser elaborado considerando as alternativas de execução e de não execução do projeto. Esse prognóstico deverá considerar também, a proposição e a existência de outros empreendimentos na região, e deverá constituir um conjunto de cenários futuros a partir do diagnóstico, considerando as distintas fases de execução das obras e operação da rodovia. Apresentar cenários favoráveis e desfavoráveis.

Os programas de controle ambiental apresentados deverão ser capazes de minimizar e compensar as consequências negativas da atividade e potencializar os reflexos positivos. Os planos de monitoramento e de controle deverão receber um enfoque especial.

Apresentação do EIA/RIMA

O estudo deve ser bem ilustrado com figuras, tabelas, mapas e fotos explicativas e elucidativas de modo a facilitar o entendimento. Todos os mapas desse estudo deverão estar apresentados numa escala compatível com as dimensões das áreas de influência direta e indireta da atividade, devendo ser justificada a sua escolha.

O Estudo de Impacto Ambiental deverá ser apresentado em conformidade com os itens listados, incluindo sua estrutura organizacional, e atendendo todas as exigências abordadas.

As descrições dos meios físico, biótico e socioeconômico e suas interações deverão ser apresentadas, caracterizando a situação ambiental na área de influência antes e após a execução do projeto.

Este estudo desenvolver-se-á conforme os tópicos listados neste Termo de Referência, respeitando as numerações, títulos e subtítulos, exceto em caso de inserção de itens complementares.

Caso exista algum tipo de impedimento, limitação ou discordância para o atendimento de qualquer dos itens propostos, sua omissão ou insuficiência deve ser justificada com argumentação objetiva, porém bem fundamentada. Todas as referências bibliográficas utilizadas deverão ser mencionadas no texto e relacionadas no capítulo próprio, contendo, no mínimo, as informações referentes a autor, título, origem, ano e demais dados que permitam o acesso à publicação.

Todos os dados com informações espaciais levantados durante a fase de diagnóstico deverão ser apresentados em mapas georreferenciados de acordo com os critérios a seguir:

▲ Textos

Deverá ser entregue ao menos uma via do EIA estudo em meio digital (CD), em formato PDF e/ou documento de texto, preferentemente em arquivo único, devendo ser evitada a subdivisão do estudo em excessivos arquivos.

▲ Dados

Os dados gerados e/ou utilizados pelos estudos devem ser apresentados em formato digital (CD) em forma de tabelas completas, nas quais os resultados físico-químicos, listas de fauna e flora e dados sócio-econômicos, entre outros, devem constar com seus respectivos pontos ou vértices das áreas geográficas amostradas.

As localizações geográficas dos pontos ou das áreas devem ser apresentadas preferencialmente no datum SAD69 OU WGS84 no formato de coordenadas planas ou geográficas, e os dados físico-químicos devem ser apresentados em conformidade com a Resolução CONAMA n° 357/05.

▲ Mapas

- Deverão ser utilizados dados de sensoramento remoto (imagens de satélite ou aerofotografias), assim como mapas temáticos de informações ambientais da região (mapa de cobertura vegetal, solos, geologia, geomorfologia e pedologia), em escala adequada. Técnicas de geoprocessamento deverão ser empregadas na avaliação integrada das informações temáticas ambientais, conforme orientações abaixo.

- Todos os mapas desse estudo deverão estar georreferenciados preferentemente no datum SAD69 ou WGS84 no formato de coordenadas planas ou geográficas e apresentados, numa escala compatível com as dimensões das áreas de influência direta e indireta da atividade, devendo ser claramente indicada e justificada a sua escolha.

- Todos os mapeamentos temáticos deverão ser apresentado em formato A1 para a Área de Influência Indireta, e formato A3 ou outro de melhor visualização para a Área de Influência Direta, justificando cada caso que não possa atender a essa exigência, por questões de base cartográfica ou para facilitar a apresentação dos dados disponíveis.

- Deverão ser seguidos padrões e normas técnicas em cartografia adotadas, propostas e referenciadas pelo CONCAR – Conselho Nacional de Cartografia.

- O referenciamento geodésico deverá ser efetuado tomando como referência padrão segundo definição do IBGE – referência quanto a Datum Vertical e horizontal e demais padrões cartográficos.

- Os mapas vetoriais deverão ser entregues nos formatos passíveis de exportação para sistema ArcGis ou compatíveis com padrão OpenGIS.

- Imagens georreferenciadas, se apresentadas, deverão ser entregues em formato GEOTIFF.
- Quando apresentados os arquivos em formato CAD deverão apresentar níveis de informação de acordo com a natureza temática - rios, estradas, limites, etc.

- Os atributos relacionados a cada elemento gráfico que não puderem ser identificados através de níveis de informação, deverão ser armazenados em bancos de dados, planilhas ou formatos compatíveis.

- As feições cartográficas apresentadas deverão estar consistidas quanto à sua topologia e toponímias.

- Adotar padrão de legenda vigente segundo normas CONCAR, IBGE, DSG.

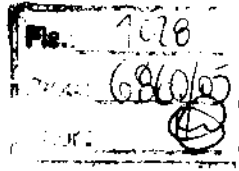
- A escala deverá ser condicionada ao tipo de empreendimento em análise – predominantemente linear, espacial, pontual, por nível de exigência de acurácia e precisão específica de cada classe de empreendimento.

- As escalas deverão ser as seguintes:

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

b - Meio Biótico: All - 1:50.000 e AID - 1:20.000;

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





ESTUDO DE IMPACTO AMBIENTAL

O EIA a ser elaborado deverá obrigatoriamente atender a itemização (numeração dos itens) apresentada a seguir neste Termo de Referência, sendo que esta condição será observada quando da realização do check list.

1. IDENTIFICAÇÃO DO EMPREENDEDOR E EMPRESA CONSULTORA

1.1 - Identificação do empreendedor

- Nome ou razão social;
- Número do CNPJ;
- Endereço completo;
- Telefone e fax;
- Representantes legais (nome, CPF, endereço, fone, fax e e-mail);
- Pessoa de contato (nome, CPF, endereço, fone, fax e e-mail);
- Registros no Cadastro Técnico Federal (IBAMA);

1.2 - Identificação da empresa consultora

- Nome ou razão social;
- Número do CNPJ;
- Endereço completo;
- Telefone e fax;
- Representantes legais (nome, CPF, endereço, fone, fax e e-mail); e
- Pessoa de contato (nome, CPF, endereço, fone, fax e e-mail);
- Registro no Cadastro Técnico Federal (IBAMA);

1.3 - Dados da equipe técnica multidisciplinar (identificação dos profissionais responsáveis pela elaboração do EIA);

- Nome;
- Área profissional;
- Número do registro no respectivo Conselho de Classe, quando couber;
- Número do Cadastro Técnico Federal (IBAMA); e

- Assinatura da equipe de uma das páginas do EIA, e rubrica dos mesmos em todas as páginas de uma cópia do EIA apresentado.

2 - DADOS DO EMPREENDIMENTO

2.1 - Caracterização do Empreendimento

2.1.1 - Histórico

Apresentar um relato sintetizado do projeto, com histórico e suas particularidades, bem como a situação geral do empreendimento na área de inserção, sua importância e peculiaridades.

2.1.2 - Objetivos do Empreendimento

Apresentar os objetivos (sociais, econômicos e políticos) e as metas do projeto da rodovia, com indicação das melhorias resultantes no sistema de transporte regional hoje existente, apresentando diferentes cenários de fluxo viário.

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

2.1.3 - Justificativas

Apresentar as justificativas para o projeto, abordando os aspectos técnicos, econômicos e sociais.

2.1.4 - Localização Geográfica

Apresentar mapas, com base em imagens de satélite atualizadas georreferenciadas ou aerofotogramas, em escala e resoluções adequadas, com o eixo projetado da rodovia, incluindo a malha viária atual e outros pontos notáveis existentes.

Os mapeamentos temáticos deverão ser apresentados em formato que permita boa visualização, justificando cada caso que não possa atender a essa exigência, devido questões de base cartográfica ou para facilitar a apresentação dos dados disponíveis.

TR DEFINITIVO - IBAMA / DIRETORIA DE LICENCIAMENTO AMBIENTAL

5

Apresentar mapa com a disposição do empreendimento, de modo a fornecer os seguintes itens:

- Localização geográfica da rodovia existente;
 - Malha viária existente e prevista;
 - Principais núcleos urbanos e rurais (vilas, povoados, aglomerações e assentamentos) da Área de Influência Direta e Indireta;
 - Tipologia vegetal na área de influência direta e indireta, e a caracterização temática da mesma;
 - cursos d'água transportos; todas as áreas legalmente protegidas (Áreas de Preservação Permanente), áreas alagáveis na Área de Influência Direta, Terras Indígenas e Unidades de Conservação Federais, Estaduais e Municipais (este item na Área de Influência Direta);
 - Possíveis locais para áreas de empréstimo, jazidas, bota-foras e canteiros-de-obra;
 - Principais obras-de-arte especiais propostas;
 - Indicação de outras interferências consideradas relevantes.
- ### 2.1.6 - Inserção regional
- Análise completa das inter-relações do empreendimento com os planos e/ou programas em andamento ou propostos na área de influência, bem como a legislação ambiental vigente, e considerando:

- A. Identificação dos programas públicos ou da iniciativa privada que possam interferir, positiva ou negativamente, no projeto;
- B. Informar as atividades ou empreendimentos da área de influência que venham potencializar os impactos ambientais gerados;
- C. Analisar a possibilidade de implantação de empreendimentos rodoviários para interligação das sedes municipais da Área de influência Indireta ao eixo da rodovia BR-319.

2.1.8 - Órgão Financiador / Valor do Empreendimento

Informar o órgão financiador e o custo total do empreendimento.

2.2 - Descrição do Projeto

Descrever o projeto com base em dados técnicos, apresentando mapeamento quando necessário, e considerando:

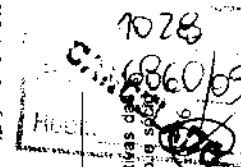
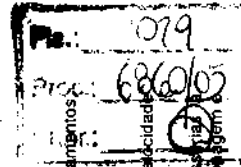
- A seção tipo (dimensões das pistas de rolamento, acostamentos e faixa de domínio, off set etc) em toda a sua extensão;
- Localização e caracterização das principais travessias de cursos d'água e Obras-de-Arte Especiais (OAE) previstas, apresentando caracterização preliminar de dimensionamento das estruturas de drenagem, em função da caracterização hidrológica das bacias hidrográficas interceptadas;
- A estimativa de volumes de terraplanagem compreendendo cortes, aterros, empréstimos, bota-foras e jazidas;
- A tecnologia a ser empregada para execução de aterro nas várzeas e áreas de baixada; e para travessia dos cursos d'água;
- O tipo de revestimento a ser utilizado na faixa de rolamento e acostamento;
- A origem, quantificação e qualificação de mão-de-obra (estimativa) a ser empregada nas diferentes etapas de implementação do empreendimento;
- A possível localização das jazidas, bota-foras e canteiros de obra;
- A listagem dos equipamentos e materiais necessários à implantação do empreendimento (acampamentos, usina-de-asfalto, alojamentos, depósitos de materiais etc);
- o volume de tráfego e os tipos de carga transportada esperados na fase de operação da rodovia;
- Os limites de velocidade e localização / tipificação de possíveis somatizadores e/ou redutores de velocidade a serem propostos;
- Deverão ser listadas e mapeadas em escala compatível, as obras de infra-estrutura necessárias para implantação do empreendimento, tais como: desvios; acessos; obras de arte especiais; sistema de drenagem e equipamentos de segurança;
- Apresentar cronograma físico-financeiro do empreendimento.

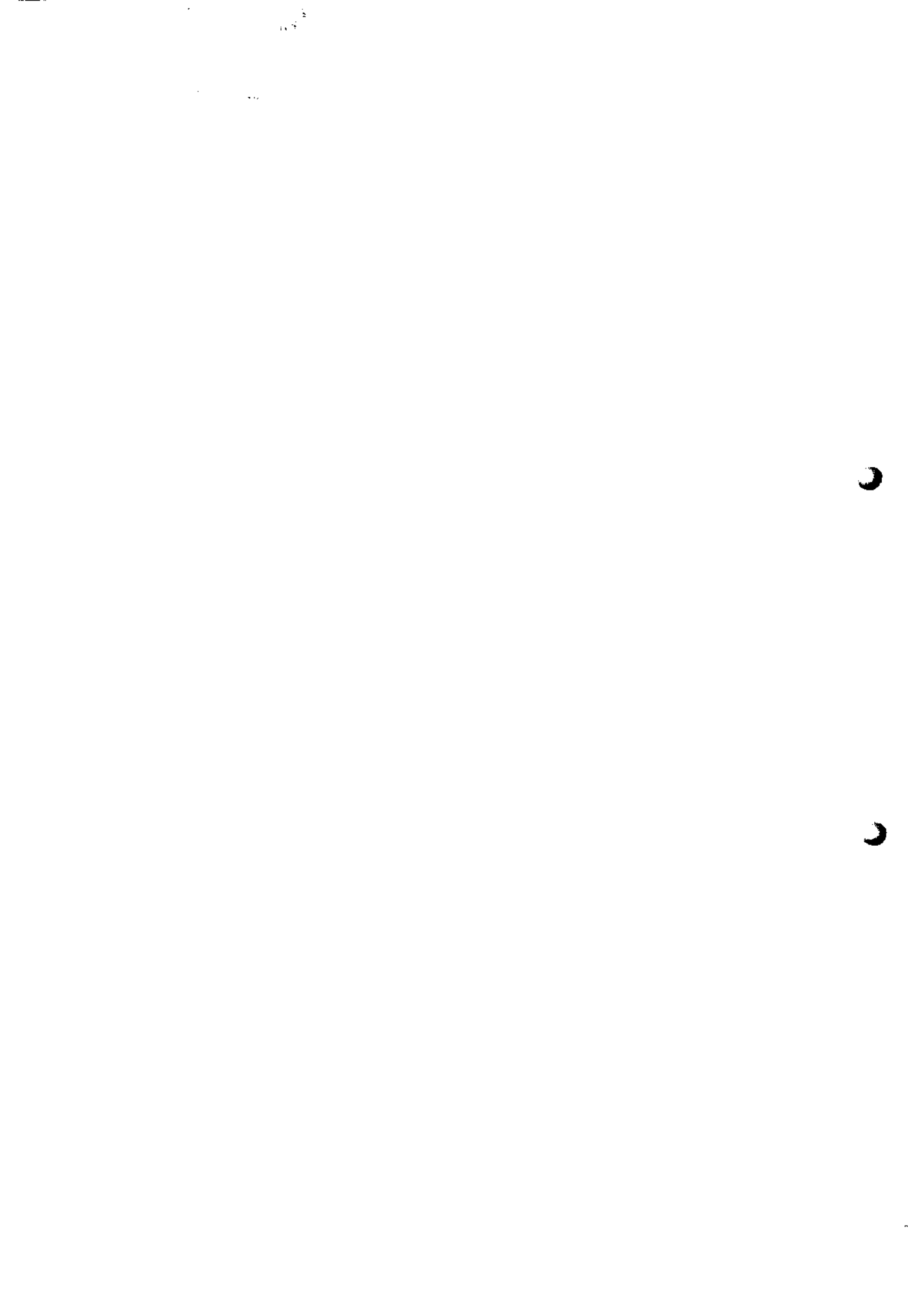
3 - ALTERNATIVAS TECNOLÓGICAS E LOCALIAIS

3.1 Alternativas Locacionais

Apresentar as alternativas de variante de traçado (locacionais), utilizando-se de planilhas comparativas de interferências ambientais vinculadas a cada alternativa e para cada meio considerado: físico, biótico e social.

TR DEFINITIVO - IBAMA / DIRETORIA DE LICENCIAMENTO AMBIENTAL





econômico, indicando, inclusive, a magnitude de cada impacto considerado e a consequente justificativa da alternativa selecionada.

Deverão ser analisados os seguintes tipos de alternativas:

- 3.1.1 - Gerais: referentes às alternativas gerais de localização da rodovia.
- 3.1.2 - Específicas ou locais: referentes às alternativas locais ou pontuais na implantação do projeto, como num ponto específico, como forma de minimizar a interferência em Áreas de Preservação Permanente, desviar comunidades, ou locais que demandem grande área de supressão de vegetação.
- 3.1.3 - Não realização do empreendimento.

3.2 Alternativas Tecnológicas

Apresentar as alternativas tecnológicas de implantação do empreendimento (tipos de pavimento, métodos construtivos, etc), demonstrando as vantagens e desvantagens, bem como os impactos ambientais relacionados a cada tipo de alternativa tecnológica de construção.

4 - ÁREA DE INFLUÊNCIA DO EMPREENDIMENTO

O Estudo de Impacto Ambiental deverá definir os limites da área geográfica a ser afetada diretamente pelo empreendimento e das áreas que sofrerão sua influência, direta ou indiretamente. Além das delimitações, essas áreas deverão ser caracterizadas segundo suas peculiaridades e impactos a que serão submetidas.

Para o atendimento a esse item do Estudo de Impacto Ambiental deverão ser considerados parâmetros como bacia hidrográfica e uso / ocupação do solo, bem como de indicadores sociais, ecossistemas predominantes, populações fragmentadas e indicadores mais relevantes para a conservação da biodiversidade encontrada na região (bacias, cobertura vegetal, fragmentos vegetais, entre outras).

4.1 - Área Diretamente Afetada

Deverá compreender áreas que sofrerão intervenções diretas em função das atividades inerentes ao empreendimento (áreas afetadas pelas obras, supressão de vegetação, acessos, estruturas de apoio, obras-de-arte, áreas de empréstimo, jazidas e bota-foras etc).

4.2 Área de Influência Direta

Deverá compreender áreas reais ou potencialmente ameaçadas pelos impactos diretos da implementação e operação do empreendimento, bem como das atividades associadas e decorrentes.

Além destes limites mínimos, deverá ser realizada delimitação de outras áreas a serem incorporadas ou agregadas à Área de Influência Direta, em função das características físicas, biológicas, sociais e econômicas e das particularidades do empreendimento.

Devido às características presentes da região de entorno e pelos diversos impactos diretos e efetivos do empreendimento (interferências negativas sobre a fauna, intercepção de corredores ecológicos, melhoria e aumento do tráfego de veículos e pessoas, aumento da quantidade de acesso e ramais etc) a definição da área de influência direta do empreendimento deverá abranger, no mínimo:

- 05 (cinco) quilômetros de cada margem do eixo da rodovia proposta.

Além destes limites mínimos, deverá ser realizada delimitação de outras áreas a serem incorporadas ou agregadas à área de influência direta, em função das características físicas, biológicas, sociais e econômicas e das particularidades do empreendimento.

4.3 Área de Influência Indireta

Deverá abranger a região sobre a qual os impactos indiretos da obra incidirão considerando os meios físico, biótico e, principalmente, socioeconômico, este relacionado às possíveis alterações na dinâmica de uso e ocupação do solo, na dinâmica das comunidades e de fluxo rodoviário. Ela deverá abranger os ecossistemas e o sistema sócio-econômico, e incorporar, no mínimo, o território dos municípios atravessados pela rodovia.

Devido às características e potencialidades de interferências ambientais do empreendimento (incentivo à ocupação do entorno, migração populacional, aumento do desmatamento do entorno, grilagem etc) não será aceita definição da área de influência indireta do empreendimento que não contemple as seguintes extensões:

- Sentido Leste - Oeste: área contida no interflúvio dos rios Madeira e Purus;
- Sentido Norte - Sul: área situada entre as cidades de Manaus/AM e Porto Velho/RO.

5 - DIAGNÓSTICO AMBIENTAL

O Diagnóstico Ambiental deverá ser apresentado sob a forma de uma análise integrada do ambiente, com base no conceito de Unidade de Paisagem ou metodologia similar, que deverá conter a interação dos componentes de maneira a caracterizarem-se as principais inter-relações dos meios físico, biótico e antrópico / socio-

TR DEFINITIVO - IBAMA / DIRETORIA DE LICENCIAMENTO AMBIENTAL

7

econômico.

Os seguintes temas deverão ser abordados:

5.1 - MEIO FÍSICO

5.1.1 - Metodologia aplicada

• Apresentar a Metodologia empregada para levantamento dos dados e informações que subsidiaram o detalhamento de cada item relacionado ao Meio Físico, apresentando a forma e andamento dos trabalhos de levantamento de dados primários e/ou secundários.

• Deverá ser apresentado para cada item subsequente a ser detalhado o correspondente mapeamento com as delimitações das Áreas de Influência, com escala e resolução adequadas, e apresentado em formato que permita boa visualização, justificando cada caso que não possa atender a essa exigência, devido questões de base cartográfica ou para facilitar a apresentação dos dados disponíveis

5.1.2 - Clima

• Caracterizar as condições climáticas, considerando aspectos como a precipitação, temperatura, balanço hídrico, insolação média, umidade do ar, e circulação atmosférica. Todos esses aspectos devem considerar todos os meses do ano (sazonalidade).

• Considerar informações das estações meteorológicas existentes e bibliografia especializada.

5.1.3 - Geologia

• Realizar análise descritiva detalhada da geologia das áreas onde estão previstas as obras (litologia predominante, coluna estratigráfica, grau de alteração das rochas e declividades de terrenos).

• apresentar mapeamento da geologia regional, abrangendo a área de influência indireta;

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

• Identificação e localização geográfica prevista das possíveis jazidas de solo, areia, pedras etc a serem utilizadas para realização das obras, para os casos em que o material será proveniente de jazidas não comerciais.

• levantamento dos alvarás de pesquisa ou portarias de lavra para exploração mineral concedidas pelo Departamento Nacional de Produção Mineral nas áreas de influência do empreendimento, focando nas áreas previstas para exploração de jazidas.

• Levantamento das cavidades naturais e monumentos naturais relevantes, se existentes.

5.1.4 - Geomorfologia

• Descrição geomorfológica da área de implantação deve compreender as formas e a dinâmica de relevo, indicando a presença ou a propensão à erosão, assoreamento e inundações sazonais.

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

• Deverá ser apresentado mapa geomorfológico em escala adequada para as principais feições observadas.

5.1.5 - Solos

• mapeamento e descrição das classes de solo (de acordo com o Sistema de Classificação da Embrapa Brasileira de Pesquisa Agropecuária - EMBRAPA - 1999 e 2006), em escala compatível, para a Área de Influência Indireta.

• Apresentar descrição e indicação dos graus de aptidão agropecuária e de erodibilidade dos solos na Área de Influência Indireta, com apresentação de mapa temático.

5.1.6 - Recursos Hídricos

Hidrologia e Hidrogeologia

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

• Caracterizar o regime hidrologico das bacias hidrográficas da Área de Influência Indireta.

• Apresentar avaliação da interferência da rodovia existente, bem como das intervenções previstas nos corpos d'água ou em regiões úmidas e/ou ataguiças (intercepção, barramento e aterramento de novas áreas etc).

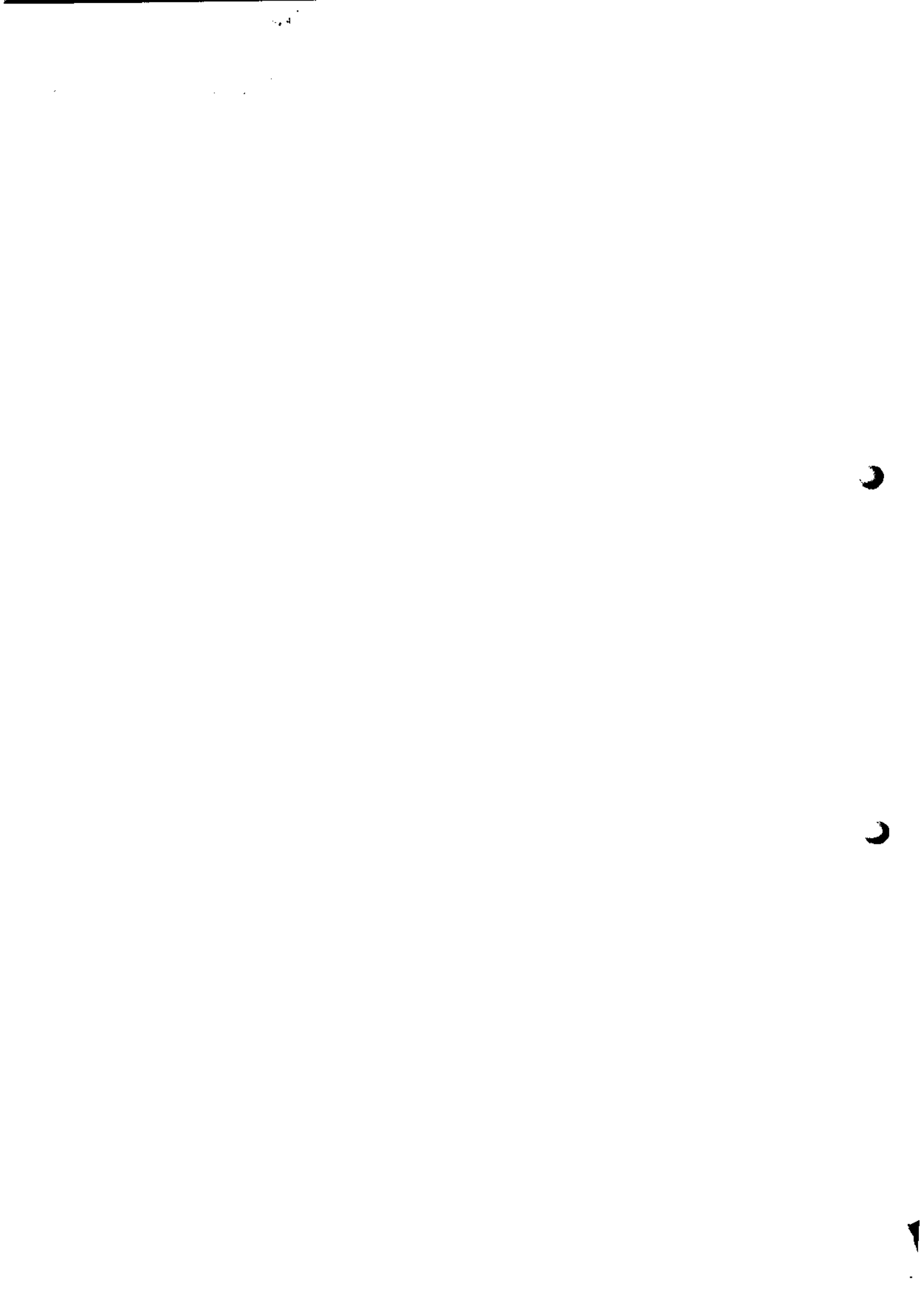
Qualidade da Água

• Avaliar as qualidades física, química e biológica das águas dos principais cursos d'água da Área de Influência Direta, com as justificativas para os critérios de escolha dos pontos e parâmetros de amostragem.

TR DEFINITIVO - IBAMA / DIRETORIA DE LICENCIAMENTO AMBIENTAL

Fig.: 1030
Proc.: 666005

1029
CAM/2005



tendo por subsídio a Resolução CONAMA nº 357/05, visando o respectivo controle e monitoramento durante a execução das obras.

- Deverão ser observados os seguintes parâmetros mínimos: temperatura (°C), cor, turbidez, sólidos dissolvidos totais (mg/l); OD (mg/l); DBO5; pH; Nitrito, Nitrogênio Amônia (mg/l); Fósforo total-P (mg/l); Clorofila "a", coliformes termotolerantes e óleos e graxas.

- Deverão ser apresentadas as metodologias de análise, laudos laboratoriais e os limites de detecção dos métodos utilizados, sendo que, no mínimo, deverão ser amostrados os seguintes locais: **principais corpos d'água interceptados e com realização das principais OAE previstas; e corpos d'água contíguos aos canieiros-de-obra e às jazidas previstas.**

5.2 - MEIO BIÓTICO

5.2.1 - Metodologia aplicada

- Apresentar a Metodologia empregada para levantamento dos dados e informações que subsidiaram o detalhamento de cada item relacionado ao Meio Biótico, apresentando a forma e andamento dos trabalhos de levantamento de dados primários e/ou secundários.

- Deverá ser feita uma descrição dos procedimentos metodológicos utilizados com justificativa, caracterizando as estações de coleta e a similaridade entre os pontos, mapeando a sua localização, justificando a escolha dos pontos e a análise de cada parâmetro;

- Levantamentos primários devem ser as fontes principais das informações;

- As informações a serem apresentadas deverão considerar e contemplar a sazonalidade do ambiente (estação seca e chuvosa);

- Todas as fontes de informação secundária devem ser identificadas, assim como todas as publicações relativas à ecologia da região, seguindo as normas da ABNT.

- Deverá ser apresentado para cada item subsequente a ser detalhado o correspondente mapeamento com as delimitações das Áreas de influência, com escala e resolução adequadas, e apresentado formato que permita boa visualização, justificando cada caso que não possa atender a essa exigência, devido questões de base cartográfica ou para facilitar a apresentação dos dados disponíveis

5.2.2 - Flora

- Apresentar informações sobre a flora da Área de influência indireta a partir de dados secundários, englobando os trabalhos e levantamentos científicos na região disponíveis.

- Caracterizar, a partir de dados primários através de levantamentos florísticos, todas as formações vegetais existentes nativas (incluindo seu grau de conservação ou estágio de regeneração) na Área de influência Direta do empreendimento. Os levantamentos florísticos deverão abranger plantas de todos os hábitos e em todos os estratos considerando ainda o fator de sazonalidade (no mínimo duas campanhas, sendo uma no período de chuva e outra no período da seca), sendo que os resultados deverão conter a classificação taxonômica, nome vulgar, científico, hábito, estrato e local de ocorrência de cada espécie coletada.

- Destaque deve ser dado a espécies endêmicas, raras, ameaçadas de extinção, bioindicadoras, de interesse medicinal e econômico, e aquelas protegidas por legislação federal, estadual e municipal;

- Procurar estabelecer e avaliar as relações entre os fatores abióticos do meio físico (clima, relevo, hidrografia e edafologia) com a distribuição das formações vegetais nativas na paisagem.

- Elaborar mapas da vegetação das Áreas de influência Direta e Indireta, utilizando-se da interpretação de imagens de satélite ou fotografias aéreas (recentes) e estudos eventualmente existentes, de forma a classificar as formações nativas quanto ao estágio de sucessão, domínios e fitofisionomias existentes, integrando-os aos itens de uso e ocupação do solo.

- Deverão ser apresentadas tabelas com quantitativos totais e percentuais de áreas de fitofisionomias existentes, bem como de áreas já antropizadas, nas Áreas de influência Direta e Indireta.

- Caracterizar corredores ecológicos e o estado de conservação e/ou regeneração dos mesmos.
- Apresentar estimativa das áreas em que haverá supressão de vegetação, caracterizando qualitativa e quantitativamente a vegetação a ser suprimida com a respectiva representação cartográfica.

5.2.3 - Fauna

- **Através da metodologia constante na Instrução Normativa IBAMA nº 146/2007, deverá ser apresentado o Plano de Trabalho para emissão do Termo de Referência definitivo, tendo em vista a necessidade de obtenção de autorização de captura, coleta ou transporte de fauna silvestre, a ser obtida junto à Diretoria de Uso Sustentável da Biodiversidade e Florestas do IBAMA.**

- Levantamento de riqueza e abundância de espécies da fauna da área de influência. Deverão ser amostrados os seguintes grupos: herpetofauna, icnofauna (nos pontos de travessia de corpos d'água), avifauna e mastofauna. Deverão ser incluídos outros conjuntos faunísticos, caso se revelem importantes como indicadores

TR DEFINITIVO - IBAMA / DIRETORIA DE LICENCIAMENTO AMBIENTAL

9

biológicos ou relevantes nos ecossistemas.

- Essa levantamento deverá ser realizado nos diferentes tipos fitofisionômicos de vegetação, assim como nas áreas de transição, considerando aspectos qualitativos e quantitativos, os habitats preferenciais, distribuição geográfica, aspectos relevantes da biologia reprodutiva, espécies que migram na área ou a usam para procriação.

- Para o levantamento das espécies e identificação das áreas de ocorrência (do parágrafo anterior), deverá ser dada atenção especial aos seguintes critérios:

- ameaçadas de extinção, raras e endêmicas, além de espécies bioindicadoras.

- caçadas pela população local e de interesse econômico;

- de interesse científico ou médico-veterinário;

- migratórias; e

- protegidas por legislação federal, estadual e/ou municipal.

- Deverão ser apresentadas as tabelas de espécies contendo: os nomes científicos e populares, local onde foi encontrada (fitofisionomia e ambiente), e tipo de amostragem (coleta, visualização, vocalização, entrevistas, pegadas, etc), e as referências e/ou especialistas reportados na identificação dos espécimes.

- Apresentar, para cada grupo taxonômico amostrado, a curva de esforço amostral estabilizada, bem como as metodologias adotadas para coleta e análise dos dados, com justificativas.

- Passagens de fauna - Identificar corredores ecológicos interceptados pelo empreendimento e que possam permitir fluxo de espécies entre os ecossistemas identificados, apresentando a metodologia utilizada, identificando os principais obstáculos à circulação da fauna entre os ecossistemas, existentes e/ou decorrentes da implantação do empreendimento, propondo medidas de mitigação.

- Caracterizar, junto à população local, a prática de caça, apresentando as técnicas utilizadas, espécies frequentemente abatidas e motivação, visando à implantação de programas de educação ambiental.

5.2.4 - Unidades de Conservação

- Identificar as Unidades de Conservação - UC's municipais, estaduais e federais (**existentes**), incluindo as RPPN's, porventura existentes na área de influência direta e indireta, cotando a distância entre elas e a rodovia, bem como apresentar as interações da instalação e operação do empreendimento em relação a estas Unidades.

- Identificar as Unidades de Conservação - UC's municipais, estaduais e federais (**propostas** pelo Governo Estadual e/ou Municipais, bem como aquelas propostas pelo Grupo de Trabalho coordenado pelo Ministério do Meio Ambiente no âmbito da Área de Limitação Administrativa Provisória da BR-319), cotando a distância entre elas e a rodovia, bem como apresentar as interações da instalação e operação do empreendimento em relação a estas Unidades.

- Apresentar mapeamento das Unidades de Conservação existentes e propostas identificadas (com indicação das zonas de amortecimento instituídas, ou caso inexistentes, de **buffer's** externos de 10 km), com escala e resolução adequadas, e apresentado em formato que permita boa visualização, justificando cada caso que não possa atender a essa exigência, devido questões de base cartográfica ou para facilitar a apresentação dos dados disponíveis

- Abordar as possíveis modificações e interferências que poderão ser causadas pelo empreendimento nas UC'S existente ou previstas, discorrendo sobre a inserção do empreendimento no contexto das UC'S. Havendo plano de manejo é importante que o mesmo seja considerado.

5.2.5 - Bioindicadores

- após o diagnóstico da biota, deverão ser propostos, com as devidas justificativas técnicas, os bioindicadores ou seja, as espécies, ou grupos de espécies que poderão ser utilizados como indicadores de alterações da qualidade ambiental em programas de monitoramento.

5.2.6 - Síntese

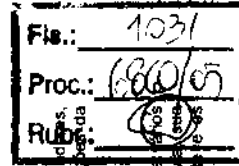
- Ao final, deverá ser feita uma síntese para todo o meio biótico, inter-relacionando as análises dos grupos taxonômicos, e conteúdo discutidos sobre a biodiversidade da área de influência da rodovia e inserção no contexto biogeográfico, sua importância na dinâmica dos ecossistemas, sua fragilidade e os principais impactos que poderão advir da construção e operação do empreendimento.

5.3 - MEIO SÓCIO-ECONÔMICO

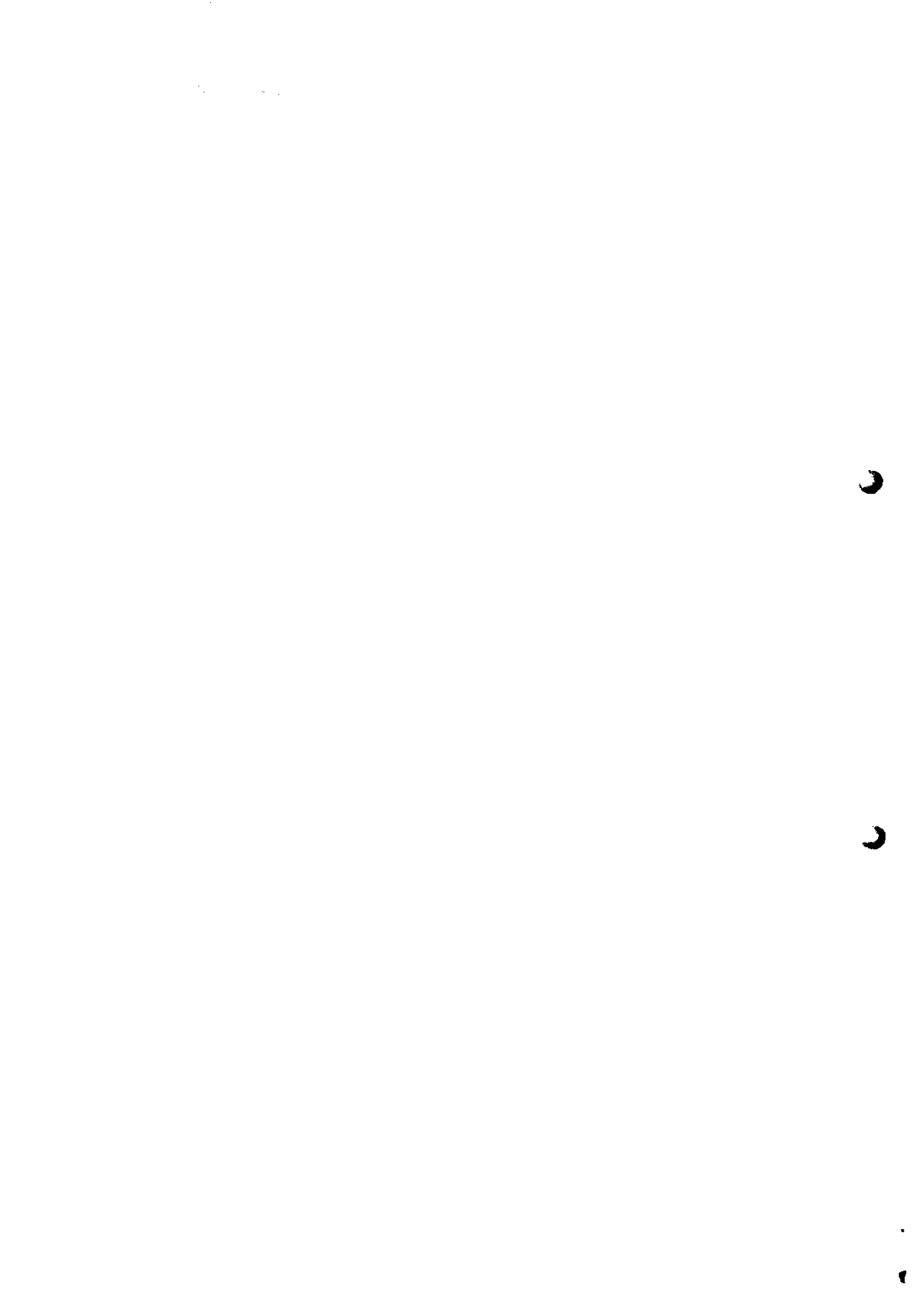
5.3.1 - Metodologia aplicada

- Apresentar a Metodologia empregada para levantamento dos dados e informações que subsidiaram o detalhamento de cada item relacionado ao Meio Sócio-econômico, apresentando a forma e andamento dos trabalhos de levantamento de dados primários e/ou secundários.

TR DEFINITIVO - IBAMA / DIRETORIA DE LICENCIAMENTO AMBIENTAL



1030
C 680605
ACESSADO



• Deverá ser apresentado para cada item subsequente a ser detalhado o correspondente mapeamento com as delimitações das Áreas de Influência, com escala e resolução adequadas, e apresentado em formato que permita boa visualização, justificando cada caso que não possa atender a essa exigência, devido questões de base cartográfica ou para facilitar a apresentação dos dados disponíveis

5.3.2 - Caracterização Populacional

- Apresentar, para as Áreas de Influência Direta e Indireta: quantitativo, distribuição e mapeamento da população (povoado, aglomerações, assentamentos etc); densidade populacional; zoneamentos existentes, etc.
- Caracterizar as Áreas de Influência, identificando a infra-estrutura existente e as demandas em relação à: educação, saúde, transporte, de energia elétrica, comunicação, abastecimento de água, coleta e tratamento de esgoto, coleta e disposição de lixo.
- Caracterização sobre a organização social da área, indicando os grupos e ou instituições existentes, lideranças, movimentos comunitários.
- Apresentar os fluxos migratórios identificando: origem, tempo de permanência e principais causas da migração, quando couber.
- Verificar os padrões de migração existentes e as interferências sobre os Municípios atravessados (pressões sobre os serviços de saúde, educação e segurança pública, e também condições de habitação e moradia) pelo afluxo significativo de pessoas para o entorno (atração de população, ocupação do entorno e grilagem), durante e posteriormente ao fim das obras.
- Análise da ocorrência regional de doenças endêmicas (malária, febre amarela, leishmaniose etc), e verificação ao longo da Área de Influência Direta de áreas com habitats favoráveis para o surgimento e proliferação de vetores.
- Análise das medidas necessárias de monitoramento e controle da proliferação dos vetores de doenças endêmicas nos canteiros-de-obra, acampamentos, jazidas etc.

5.3.3 - Estrutura Produtiva e de Serviços

- Apresentar e caracterizar a estrutura produtiva e serviços exercidos na Área de Influência Indireta: contribuição de cada setor, nível tecnológico por setor; aspectos da economia informal; e relação de troca entre as economias local, regional e nacional, incluindo a destinação da produção local.
- Identificar os vetores de crescimento regional e suas interferências com o empreendimento proposto, bem como as expectativas da comunidade local em relação ao empreendimento.

• Apresentar as atuais atividades econômicas das comunidades do entorno da rodovia, na Área de Influência Direta, com destaque para os principais produtos (extrativismo, atividade pesqueira etc), bem como indicar as potencialidades existentes.

• Verificar o potencial de mudanças das características produtivas atuais ao longo da área de influência (extrativismo, atividade pesqueira etc), através do incremento populacional gerado pela rodovia, bem como potencial avanço de atividades agropecuárias.

5.3.4 - Uso e Ocupação do Solo

- Caracterização da paisagem através da análise descritiva da evolução da ocupação humana na região.
- Caracterização e Mapeamento do Solo na área de influência direta e indireta do empreendimento, em escala adequada.
- Caracterizar as interferências da rodovia nos trechos em que este interceptará comunidades nas margens da rodovia, relacionando com possíveis medidas de mitigação.
- Apresentar a estrutura fundiária existente nas áreas do entorno da rodovia, com regime de posse e propriedade (áreas públicas ou privadas) e uso da terra na região.
- Identificar os vetores de crescimento regional e suas interferências com o empreendimento proposto, bem como as expectativas da comunidade local em relação ao empreendimento.
- Analisar a possibilidade de maximização dos impactos ambientais da pavimentação da rodovia BR-319, através da implementação de novos empreendimentos rodoviários ou ramais de acesso para interligação das sedes municipais da Área de influência indireta ao eixo da rodovia.

• Analisar previsões de mudanças na cobertura vegetal (vetores de desmatamento) decorrentes não apenas da implantação da rodovia, mas dos seus efeitos indiretos, como aumento da ocupação regional; implantação irregular de ramais, acessos e estradas secundárias; aumento da área agropecuária e de exploração florestal; bem como projetos estatais de rodovias, estradas e assentamentos rurais.

• Verificar junto ao INCRA e Institutos de Terras Estaduais a possibilidade de implantação de projetos de assentamentos rurais na Área de Influência Direta da rodovia, analisando as implicações no processo de ocupação regional.

• Avaliar com base em empreendimentos similares e bibliografia especializada a possibilidade do

desenvolvimento de grilagem no entorno da rodovia, devido às melhorias de acesso e valorização da terra na região.

- Verificação, junto ao Departamento Nacional de Produção Mineral - DNPM - da presença de áreas com o direito de lavra ou documento equivalente que permita a exploração mineral na Área de influência, relacionando com as demandas de jazidas de materiais do empreendimento.

5.3.5 - Reassentamento e Desapropriação

- Estimativa e mapeamento de todas as áreas previstas para indenização e desapropriação devido às intervenções realizadas para implantação do empreendimento.
- Apresentar procedimentos e medidas para reassentamento e desapropriação das populações atingidas.

5.3.6 Caracterização das Comunidades Tradicionais e/ou Quilombolas

- Verificar a existência de comunidades Quilombolas na área de influência do empreendimento, caracterizando-as em caso positivo.
- Verificar a existência de povos e comunidades tradicionais, conforme definidos pelo Decreto nº 6.040/2007, caracterizando-as em caso positivo.

• Para todos os grupos identificados (Comunidades Tradicionais e Quilombolas) deverá ser apresentado: a sua localização, descrição das suas atividades econômicas e fontes de renda (agricultura, caça, pecuária, artesanato e outras atividades produtivas), seus aspectos culturais, suas expectativas em relação ao empreendimento, bem como as interferências diretas e indiretas do empreendimento nestas comunidades.

5.3.7 Caracterização das Comunidades Indígenas

- Apresentar informações sobre as comunidades indígenas na área de influência do empreendimento, conforme Termo de Referência emitido pela FUNAI, constante do ANEXO I deste TR.

5.3.8 - Patrimônio Histórico, Cultural e Arqueológico

- Histórico da ocupação territorial da região afetada pelo empreendimento, caracterizando o contexto etno-histórico e arqueológico regional.
- Identificação do patrimônio arqueológico que contemple a Portaria IPHAN nº 230/2002 com contextualização arqueológica e etno-histórica da área de influência do empreendimento, por meio de levantamento exaustivo de dados secundários e levantamento arqueológico de campo, visando subsidiar Programa de Prospeção e Resgate Arqueológico, de acordo com as exigências do IPHAN, conforme legislação vigente.
- Identificar e mapear possíveis áreas de valor histórico, turístico, cultural e paisagístico na área de influência direta, para nortear a definição do traçado da rodovia.

5.4 Passivos Ambientais

• Deverão ser identificados, descritos e devidamente localizados em mapas em escala adequada, a ocorrência de eventuais passivos ambientais decorrentes da implantação da rodovia existente

• Para todos os meios Físico, Biótico e Sócio-econômico, também deverá ser realizado e considerado o levantamento dos passivos ambientais, resultantes das intervenções e/ou eventos ocorridos desde a implantação do empreendimento, na ADA e AID, bem como a solução adequada para os mesmos.

• Deverão ser enfocadas as seguintes situações de passivos ambientais:

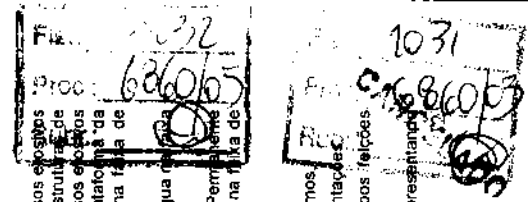
- Meio Físico (áreas de empréstimos, bota-foras ou outras áreas de apoio abandonadas; processos erosivos em desenvolvimento ou desenvolvidos pela instalação e/ou falta de conservação da rodovia; estruturas de pontes de madeira ou buelos ármicos abandonados; taludes de corte ou de aterro com processos erosivos em desenvolvimento; falhas de manutenção ou entupimento de drenagem com riscos à platabranda da rodovia; talhas de manutenção de drenagem com desenvolvimento de processos erosivos na faixa de domínio e em áreas de terceiros etc).

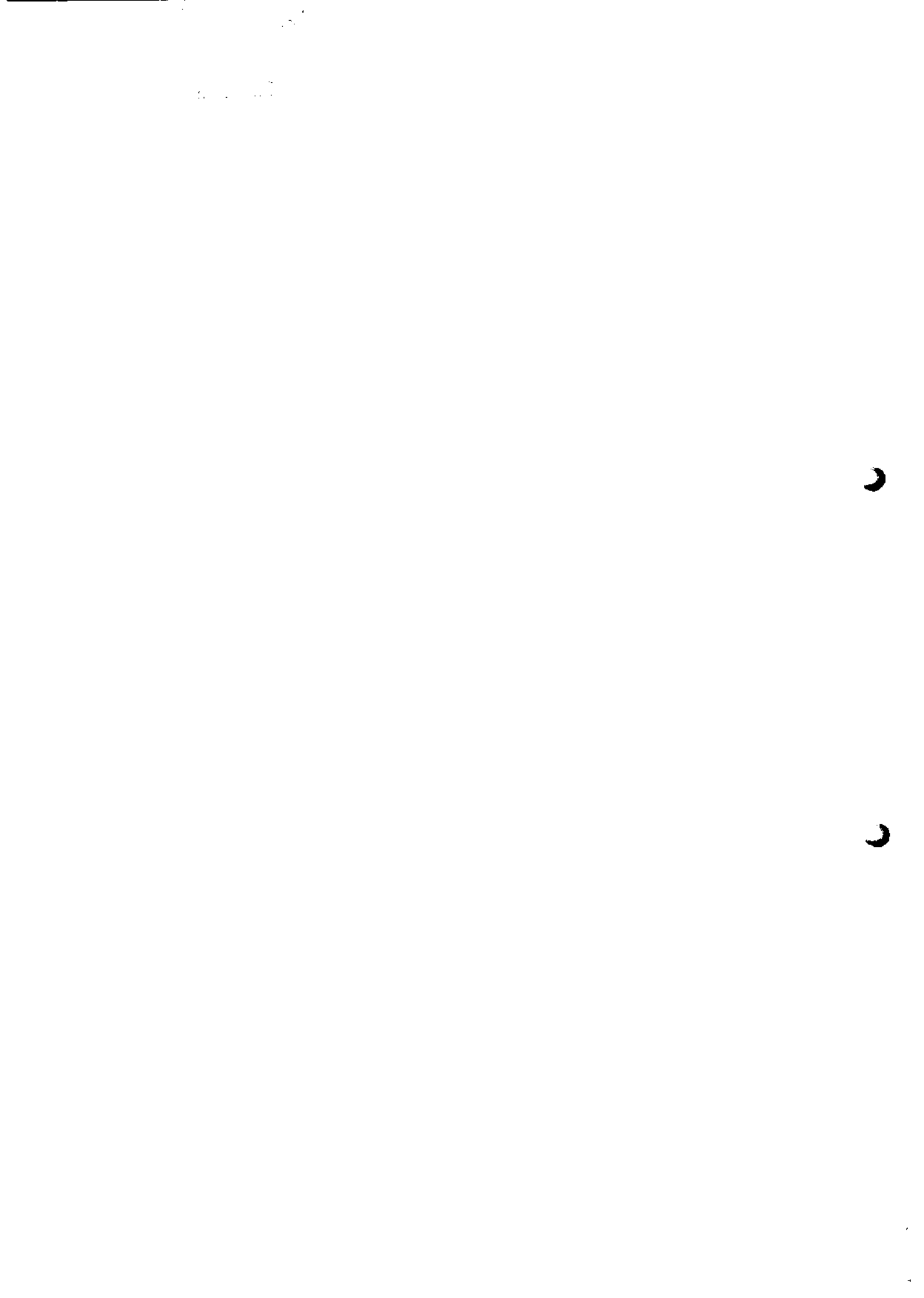
- Meio Biótico (Áreas de Preservação Permanente suprimidas nas interseções com cursos d'água de domínio etc);

- Meio Sócio-econômico (ocupações permanentes da faixa domínio nas Áreas de Preservação Permanente na AID, ou que impliquem em risco de acidentes; grandes acúmulos de resíduos sólidos (lixo) na faixa de domínio da rodovia, etc)

• Deverão ser apresentados no Levantamento de Passivos Ambientais:

- Mapeamento dos passivos ambientais identificados, com localização georreferenciada dos mesmos;
- Identificação e descrição de cada passivo ambiental, com relatório fotográfico e croquis/representações;
- apresentar mapeamento georreferenciado geológico/geotécnico dos passivos ambientais tipos feições, erosivas e escorregamentos em taludes de corte e aterro;
- descrição das condições geomecânicas e geotécnicas dos passivos (do meio físico), apresentando





relatório fotográfico;

- Descrição de causas e consequências do passivo ambiental;
- Apresentação das soluções propostas.

8 - ANÁLISE INTEGRADA

Após os diagnósticos setoriais deverá ser realizada uma análise que caracterize a Área de Influência da Rodovia de forma global. Para tanto, deverão ser analisadas as condições ambientais e suas tendências evolutivas, de forma a compreender a estrutura e a dinâmica ambiental da região, contemplando, inclusive, futuros projetos de ocupação no entorno da área indígena, uma vez que a constituição federal determina que as áreas indígenas destinam-se exclusivamente a estes povos.

Resaltar o tipo de antropização em andamento e o que poderá ocorrer devido à implantação do projeto, e a capacidade da infra-estrutura existente de absorver tal afluxo. Analisar sobre o aspecto de desenvolvimento da região com suas perdas e ganhos ambientais.

Esta análise terá como objetivo fornecer o conhecimento capaz de embasar a identificação e a avaliação dos impactos decorrentes do empreendimento, bem como a qualidade ambiental futura da região.

7 - PROGNÓSTICO AMBIENTAL E AVALIAÇÃO DOS IMPACTOS AMBIENTAIS

7.1 - Prognóstico Ambiental

Na elaboração deste prognóstico deverá ser levada em consideração as condições ambientais e sociais emergentes, com e sem a implantação do projeto, conduzindo à proposição de medidas destinadas ao equacionamento dos impactos ambientais decorrentes do mesmo.

Deverão ser analisados os impactos da rodovia, sobre o meio ambiente, de uma forma integrada em suas fases de implantação e operação. Esta avaliação, abrangendo os impactos negativos e positivos do empreendimento, levará em conta o fator tempo, determinando, na medida do possível, uma projeção dos impactos imediatos, a médio e longo prazo; temporários, permanentes e cíclicos; reversíveis e irreversíveis; locais e regionais.

Apresentar prognóstico dos impactos do empreendimento sobre a flora e fauna considerando os diversos traçados analisados e a alternativa de não execução do empreendimento.

Deverá ser apresentada uma síntese conclusiva dos impactos que poderão ocorrer nas fases de obra e operação da rodovia, acompanhada de suas interações.

7.2 - Identificação dos Impactos Ambientais

Na análise dos impactos identificados, deverão constar:

- Metodologia de identificação dos impactos e os critérios adotados para a interpretação e análise de suas interações;
 - Valoração, magnitude e importância dos impactos; apresentar metodologia utilizada, análise comparativa e justificativa de classificação, se o impacto for significativo;
 - Descrição detalhada dos impactos sobre cada fator ambiental relevante, considerado no diagnóstico ambiental;
 - Síntese conclusiva dos impactos relevantes a serem ocasionados nas fases de implantação (adequação de capacidade e melhorias operacionais) e operação da rodovia, acompanhada de suas interações; e
 - Alternativas tecnológicas e locais para a realização do empreendimento, considerando-se os custos ambientais (al considerados os meios biótico, físico e socioeconômico) nas áreas críticas.
- Ao final deste item deverá ser apresentado um resumo na forma de planilha contendo o levantamento de impactos relacionados às atividades do empreendimento nas fases de projeto, implantação e operação. Esta planilha deverá conter as condições de ocorrência dos impactos, suas magnitudes, grau de importância e as medidas necessárias para o seu controle.

B - MEDIDAS MITIGADORAS, COMPENSATÓRIAS E PROGRAMAS AMBIENTAIS

B.1 Medidas Compensatórias e Mitigadoras:

Com base na avaliação dos possíveis impactos ambientais do empreendimento e as medidas recomendadas que venham a minimizá-los, maximizá-los, compensá-los ou eliminá-los.

As medidas mitigadoras e compensatórias devem ser instituídas no âmbito dos programas, os quais deverão ser materializados com o objetivo de garantir eficiência ações a serem executadas.

B.2 - Programas de Controle e Monitoramento

Deverão ser propostos programas integrados para o monitoramento ambiental na área de influência direta,

visando acompanhar a evolução da qualidade ambiental e permitir a adoção de medidas complementares de controle.

Os programas ambientais de controle deverão considerar:

- o componente ambiental afetado;
- a fase do empreendimento em que deverão ser implementadas;
- o caráter preventivo ou corretivo e sua eficácia;
- o agente executor, com definição de responsabilidades e;
- o cronograma de execução das medidas segundo a duração do impacto.

Os programas de monitoramento e acompanhamento dos impactos deverão indicar e justificar:

- Parâmetros selecionados para a avaliação dos impactos sobre cada um dos fatores ambientais considerados;
- Rede de amostragens, incluindo seu dimensionamento e distribuição espacial;
- Métodos de coleta e análise das amostras;
- Periodicidade das amostragens para cada parâmetro, segundo diversos fatores ambientais.

Além dos programas considerados básicos, torna-se obrigatória a proposição de outros programas ambientais, decorrentes dos cenários do prognóstico ambiental e dos resultados da avaliação de impactos ambientais.

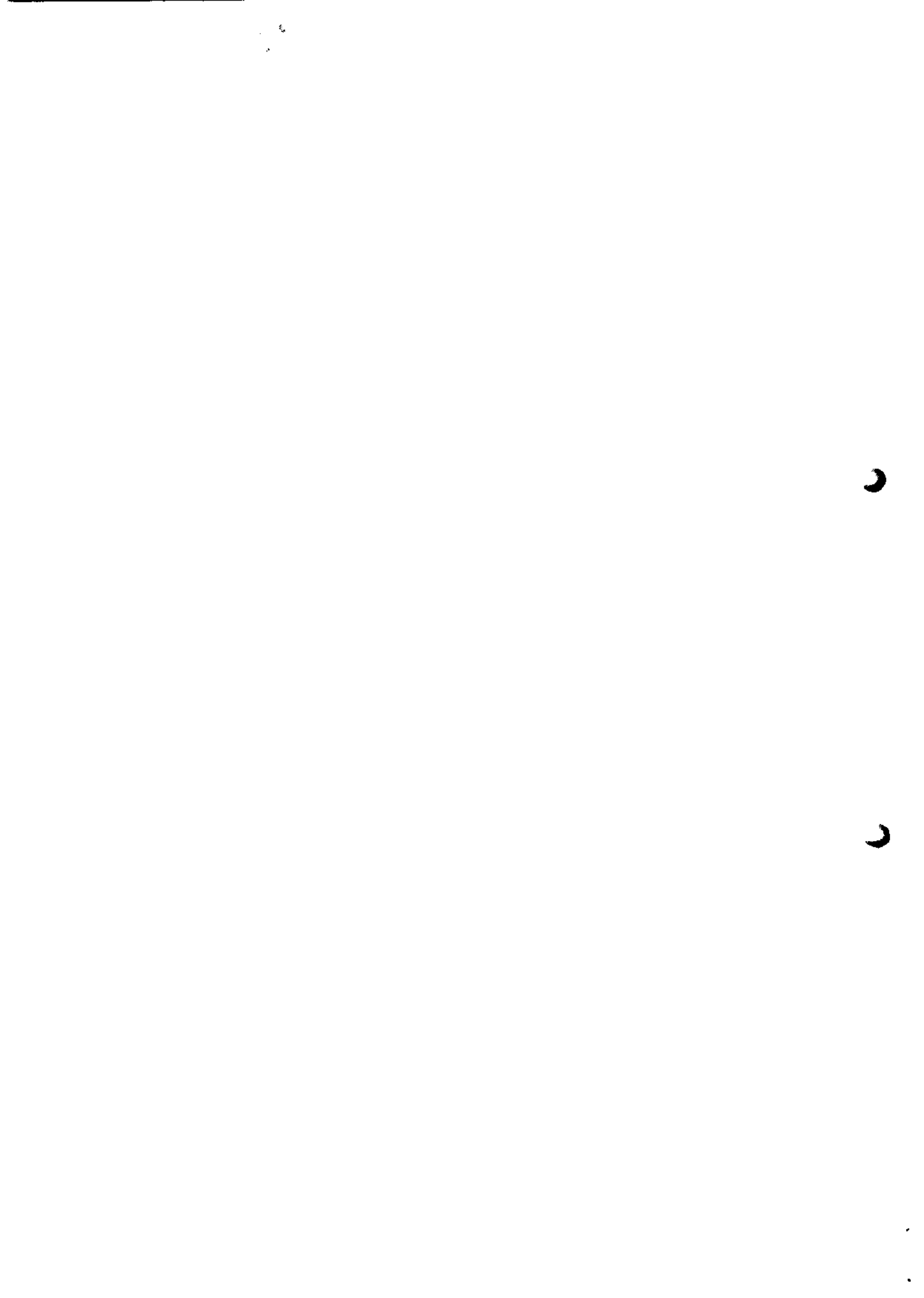
Alguns dos principais programas a serem desenvolvidos, sem esgotar a série de programas que poderão ser propostos, são:

- A - Programa de Gestão e Supervisão Ambiental, para desenvolvimento, monitoramento e supervisão das ações constantes das Medidas e outros Programas Ambientais a serem desenvolvidos;
- B - Plano Ambiental de Construção, que deverá contemplar as diretrizes básicas a serem empregadas durante a execução das obras e a atuação de equipes de trabalho, estabelecendo mecanismos eficientes que garantam a execução das obras com o controle, monitoramento e mitigação dos impactos gerados. E com medidas de Gerenciamento de Resíduos Sólidos e Efluentes Líquidos na fase de construção;
- C - Programa de Monitoramento dos Impactos Diretos e Indiretos do empreendimento, com revisão, atualização e/ou proposição contínua das medidas mitigadoras e/ou compensatórias dos impactos;
- D - Programa de Prevenção e Controle de processos erosivos;
- E - Programa de Recuperação de Áreas Degradadas e Passivos Ambientais:
 - E.1 - Sub-programa de Recuperação de Áreas Degradadas, com ênfase nas áreas de empréstimo, bota-foras, áreas de apoio e canteiros-de-obra;
 - E.2 - Sub-programa de recuperação dos Passivos Ambientais decorrentes da implantação anterior da rodovia;
- F - Programa de Monitoramento da Qualidade da Água (nas travessias dos cursos hídricos contíguos às intervenções e no canteiro-de-obras);
- G - Programa de Monitoramento da Fauna e Bioindicadores;
- H - Programa de Monitoramento e Controle do Atropelamento da fauna;
- I - Programa de Controle de Supressão de Vegetação (a ser implementado conforme Autorização a ser requisitada junto ao IBAMA);
- J - Programa de Apoio às Comunidades Tradicionais (quando couber), promovendo a preservação de atividades econômicas sustentáveis em relação às condições ambientais locais e seus aspectos culturais, e propondo medidas de potencialização das interações positivas diretas e indiretas do empreendimento nestas comunidades, e mitigando as interações negativas;
- K - Programa de Prospeção e Resgate Arqueológico (Portaria IPHAN nº 230/02);
(Os trabalhos relacionados com a identificação do patrimônio arqueológico, tanto na etapa de levantamento em campo, a ser realizado na fase de diagnóstico, como na etapa de resgate e de monitoramento, implementados na fase de implantação, deverão ser previamente autorizados pelo IPHAN, atendendo ao disposto na legislação vigente)
- L - Programa de Fiscalização e Controle da Ocupação da Faixa de Domínio, de forma a:

- 1 - prevenir a instalação indevida e desordenada de acessos, ramais e estradas secundárias ao longo da rodovia;
- 2 - prever instrumentos de monitoramento e controle dos ramais e acessos à rodovia;
- 3 - medidas de fiscalização periódica da faixa de domínio pelo DNIT e construtoras para constatar estes acessos;
- 4 - ações de desinstalação dos acessos e comunicação aos órgãos ambientais sobre estas ações.

Fls.: 1033
Proc.: 10260/05

1032
C. 10260/05
C. 10260/05



Pa.: 1034
Proc.: 686005
Rubr.: (1)

1033
CANCELADO
8600

irregularidades.

- M. Programa de Educação Ambiental.
- M.1 Sub-programa de Educação Ambiental destinado às comunidades litorâneas à rodovia.
- M.2 Sub-programa de Capacitação Funcional em temas ambientais relacionados às obras da rodovia (Plano Ambiental de Construção), destinado aos empregados diretos e terceirizados.
- N. Programa de Comunicação Social para as populações do entorno do empreendimento.
- O. Programa de Indenização, Reassentamento e Desapropriação;
- P. Programa de Prevenção de Endemias, voltado ao monitoramento e controle do avanço de doenças endêmicas na região de influência da rodovia, especialmente em relação aos vetores de malária, no canteiro-de-obras e acampamentos.
- Q. Programa de Gerenciamento de Riscos Ambientais
- R. Plano de Ação de Emergência, direcionado ao transporte de produtos perigosos;
- S. Outros, em função das singularidades e características da região.

9. CONCLUSÕES

Deverão ser apresentadas as conclusões sobre os resultados dos estudos de avaliação ambiental do empreendimento, enfocando os seguintes pontos:

- Prováveis modificações ambientais na região (ambientais, sociais ou econômicas) decorrentes da implementação do projeto, considerando a adoção das medidas mitigadoras e compensatórias propostas;
- Benefícios e malefícios sociais, econômicos e ambientais decorrentes da implantação e operação da rodovia;
- Avaliação do prognóstico realizado quanto à viabilidade ambiental do projeto.

10. BIBLIOGRAFIA

Listar a bibliografia consultada para a realização dos estudos, especificada por área de abrangência do contencimento, de acordo com as normas técnicas de publicação da ABNT.

11. GLOSSÁRIO

Formular uma listagem dos termos técnicos utilizados no estudo.

12. RELATÓRIO DE IMPACTO AMBIENTAL – RIMA

O RIMA deve ser apresentado em volume separado, deverá conter as informações técnicas geradas em linguagem clara e objetiva, de fácil entendimento e acessível ao público em geral.

Este relatório deverá ser ilustrado por mapas, quadros, gráficos, tabelas e demais técnicas de informação e comunicação visual auto-explicativas, de modo que a população em geral possa entender claramente as consequências ambientais do projeto e suas alternativas, comparando as vantagens de cada uma delas.

O RIMA deverá ser elaborado de acordo com o disposto na Resolução CONAMA nº 001/86, contemplando necessariamente os tópicos constantes do Art. 9º.

Para tanto o RIMA refletirá as conclusões do Estudo de Impacto Ambiental e conterá, no mínimo:

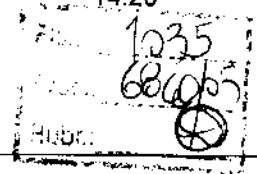
- Os objetivos e justificativas do projeto, sua relação e compatibilidade com as políticas setoriais, planos e programas governamentais;
- A descrição das atividades, especificando a área de influência, mão-de-obra, os processos e técnicas operacionais, os empregos diretos e indiretos a serem gerados;
- A síntese dos resultados dos estudos de diagnóstico ambiental da área de influência do projeto;
- A descrição dos prováveis impactos ambientais da atividade, considerando o projeto, suas alternativas, os horizontes de tempo de incidência dos impactos e indicando os métodos, técnicas e critérios adotados para sua identificação, quantificação e interpretação;
- A caracterização da qualidade ambiental futura da área de influência, comparando as diferentes situações da adoção do projeto e suas alternativas, bem como com a hipótese de sua não realização;
- A descrição do efeito esperado das medidas mitigadoras previstas em relação aos impactos negativos, mencionando aqueles que não puderam ser evitados, e o grau de alteração esperado;
- Os programas ambientais de acompanhamento e monitoramento dos impactos;
- Avaliação da região com e sem o empreendimento, comparando benefícios e impactos negativos que trará para a região.

2

3

Guia de Remessa de Documentos Nº

503 - 2007



Origem: CGPNCM *unidade 3277*

Destino: IBAMA

Nº Registro :25000.156956/2007-71

Nº Documento original: NT 025

Interessado :IBAMA

Despacho :PROVID. CABÍVEIS

Resumo do Despacho:PARA PROVIDÊNCIAS CABÍVEIS.

PROTOCOLO/IBAMA

DILIC/DIQUA

Nº: 13.091

DATA: *11/10/07*

RECEBIDO: *F101*

*A CONTINUAÇÃO
em 11/10/07
U.*

RECEBIDO EM 16/10/07


HORA: 10h

ASS.: Patricia

Ao D. Vulto

Para conhecimento,

Em, 22-10-2007


James Lutz Britto Cunha Reis
Coordenador Geral do Transporte,
Mineração e Obras Civis
CGTMO/DILIC/IBAMA

DR. WANDERLEI

DR. FÁBIO

DR. GÉZA

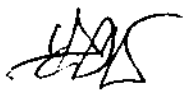
DR. VILSON

DR. WILIANO

Para conhecimento,

fazer 1 cópia para
contar um 2 projetos
(de BR 317 e de BR 319)
e analisar tendo em
vista o TR definitivo.

Em, 24/10/07


Nelson Takumi Yoneda
Coordenador de Transporte
Substituto
COTRA/CGTMO/DILIC/IBAMA



SIPAR - Ministério da Saúde

Registro Nº

25000

175.935/07.04
05150102

Fla.:	1036
Proc.:	026005
Rubr.:	

MINISTÉRIO DA SAÚDE
SECRETARIA DE VIGILÂNCIA EM SAÚDE
Esplanadas dos Ministérios, Edifício Sede, Bloco G, 1º andar
CEP: 70058-900 – Brasília/DF
Telefone: (61) 3315-3277/3906

Ofício n.º 9852 GAB/SVS/MS

Brasília, 05 de outubro de 2007.

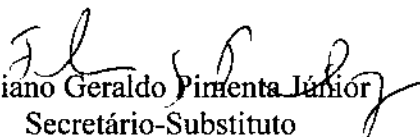
A Sua Senhoria o Senhor
JORGE LUIZ BRITO CUNHA REIS
Coordenador-Geral CGTMO/DILIC/IBAMA
SCEN Trecho 2, Ed. Sede, Bloco C, 1º andar
70818-900 – Brasília/DF

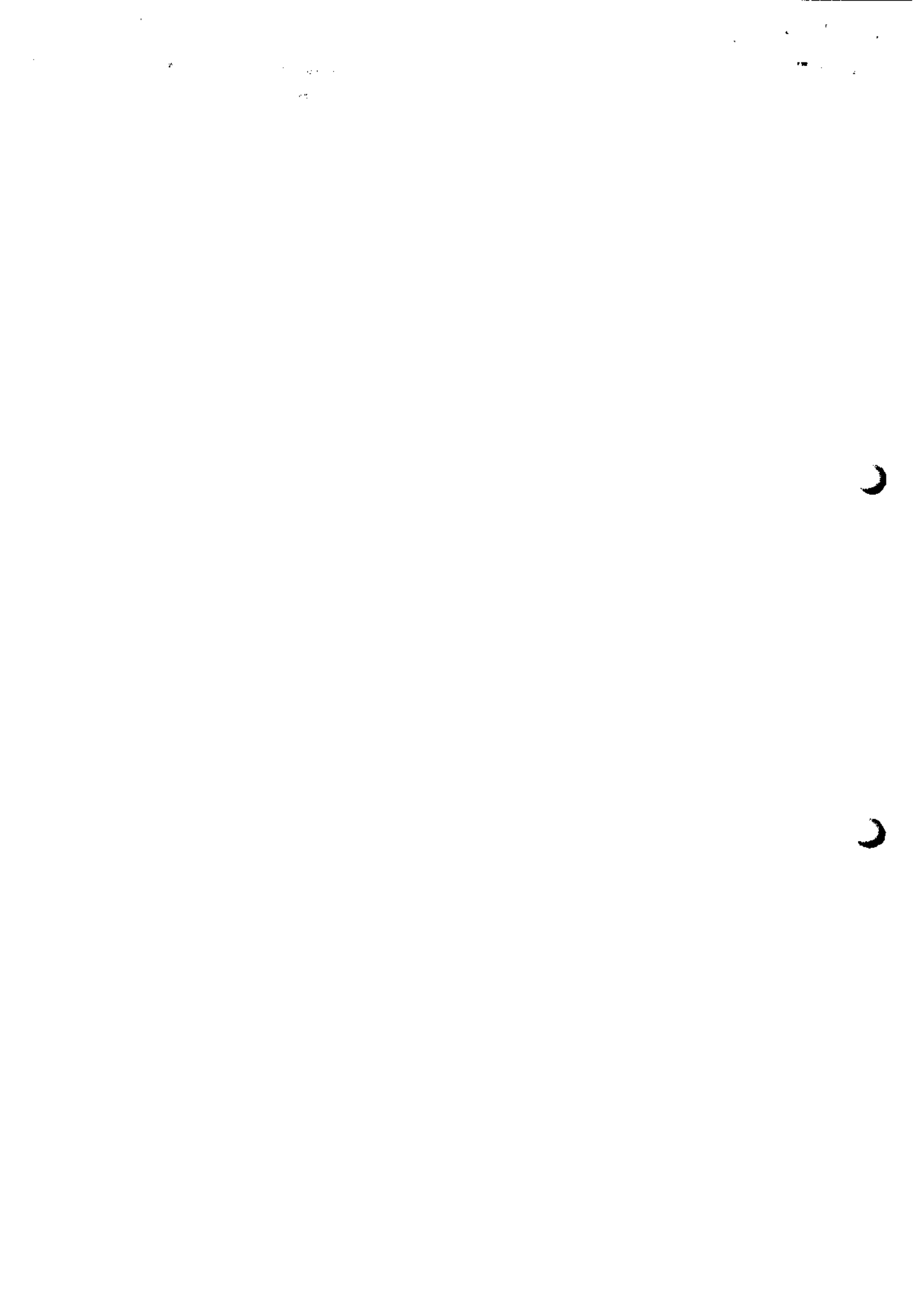
Assunto: Encaminha Nota Técnica n° 025/CGPNM/DIGES/SVS/MS

Senhor Coordenador-Geral,

1. Ao tempo em que o cumprimento cordialmente Vossa Senhoria e, em resposta aos Ofícios Circulares n.ºs. 231/2007, 233/2007-DILIC/IBAMA e do Ofício n° 265/2007-CGTMO/DILIC/IBAMA, encaminho a Nota Técnica supracitada, que trata de recomendações para subsidiar o Termo de Referência a ser emitido por esse Instituto, objetivando as obras de implantação e pavimentação das BR-317 e BR-319.
2. Para informações adicionais, seu corpo técnico poderá contactar a Coordenação Geral do Programa Nacional de Controle da Malária-CGPNM, pelos telefones (61) 3315-3277 ou 3906.

Atenciosamente,


Fabiano Geraldo Pimenta Júnior
Secretário-Substituto





Fls.:	1637
Proc.:	66605
Rubric.:	(D)

SIPAR - Ministério da Saúde

Registro nº _____

Assim 156 956/2007-71

MINISTÉRIO DA SAÚDE
SECRETARIA DE VIGILÂNCIA EM SAÚDE
DIRETORIA DE GESTÃO
Esplanada dos Ministérios, Edifício Sede, 1º andar, Ala Norte
70.058-900 Brasília-DF
Tel. 315 37 06/3777

NOTA TÉCNICA Nº 25/CGPNM/DIGES /SVS/MS

Assunto: Sugestões para elaboração do Termo de referência para elaboração do Estudo de Impacto Ambiental das obras das rodovias BR-317 e BR -319.

1. Em resposta aos Ofícios Circulares nº. 231/2007 e 233/2007- DILIQ /IBAMA, do Instituto Brasileiro de Meio Ambiente e Recursos Naturais Renováveis – IBAMA, apresento as seguintes recomendações para subsidiar o Termo de Referência a ser emitido pelo IBAMA, objetivando as obras de implantação e pavimentação das BR 317 e 319:

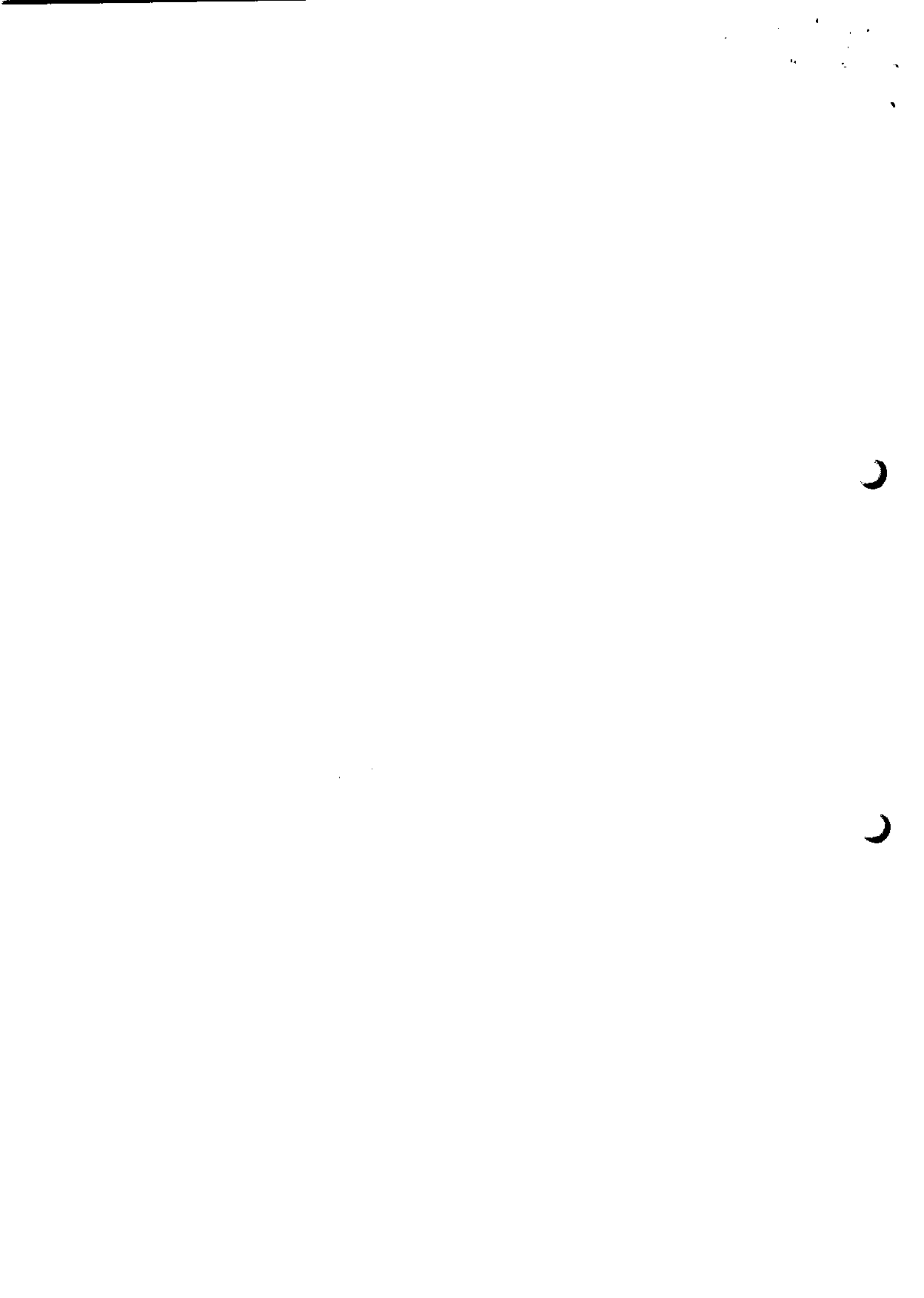
a) Constar no mapa a ser gerado pelo empreendedor as coordenadas geográficas das unidades de saúde e laboratórios públicos e privados existentes no município para montagem de mapas temáticos, visando às análises epidemiológicas, assim como a localização detalhada dos acampamentos e alojamentos dos trabalhadores que não deverão ser próximos a corpos d'água;

b) Constar a distância das unidades de saúde a serem utilizadas pelos trabalhadores envolvidos, bem como a forma de transporte e a periodicidade do deslocamento desses trabalhadores às unidades de saúde e a infra-estrutura existente, como médicos, enfermeiros e microscopistas capacitados para atender as demandas novas, principalmente em municípios com baixa endemicidade;

c) Detalhar como será feita a articulação com os sistemas de saúde local (Secretaria Municipal de Saúde) ou regional (Secretaria Estadual de Saúde) para o atendimento da demanda ambulatorial, devido à aglomeração de pessoas e trabalhadores na área de influência do empreendimento;

d) Caracterizar a situação da malária quanto a tempo, pessoa e lugar, pelo menos nos últimos cinco anos, nas áreas de influência do empreendimento. Também devem ser abordadas as delimitações das localidades com transmissão de malária no município, por meio de trilhas coletadas por GPS e digitação posterior no sistema de informação da vigilância epidemiológica (Sivep-Malária); identificação da distribuição da malária em mapas por meio dos pontos (centróides) das localidades, utilizando as coordenadas geográficas (longitude e latitude); delimitação dos criadouros potenciais de anofelinos do município, por meio de coleta das trilhas identificadas por GPS, pesquisa larvária e posterior digitação no sistema de informação Vetores-Malaria e confecção de mapas contendo tais informações e, determinar a densidade do vetor adulto (*Anopheles Meigen*, 1818), com duas capturas de 4 horas e uma de 12 horas nas residências próximas aos principais corpos d'água que cortam o empreendimento. As capturas devem ser realizadas, preferencialmente, no período inicial das chuvas;

e) Detalhar no EIA/RIMA de que forma os fluxos de água dos corpos d'água nas áreas do empreendimento serão mantidos, para que não haja represamento, o que favoreceria o desenvolvimento do mosquito vetor;



Fls.:	1038
Proc.:	686015
Rubr.:	1

f) Detalhar os meios de prevenção da transmissão da doença para os profissionais envolvidos com as atividades da obra, direta ou indiretamente, principalmente a utilização de proteção por meio de barreira física e/ou química (mosquiteiro impregnado e telas de proteção) e a disponibilidade de diagnóstico para malária e da medicação recomendada pelo Ministério da Saúde, para o tratamento da doença;

g) Contemplar a atenção à saúde da população da área de abrangência do empreendimento no item 5.4. referente ao *Passivo Ambiental*, bem como, as medidas a serem adotadas para mitigação. Para isso é necessário avaliar a necessidade de capacitação aos técnicos de saúde, em educação em saúde para a população e trabalhadores, fomento de projetos sociais que envolvam as ações de saúde local;

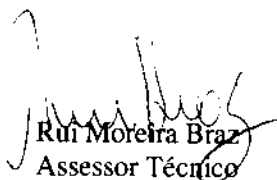
h) Constar no item 9. *Conclusões* as modificações ambientais, sociais e econômicas, bem como as possíveis modificações relacionadas à saúde coletiva, em decorrência das modificações ambientais causadas pela implementação do projeto;

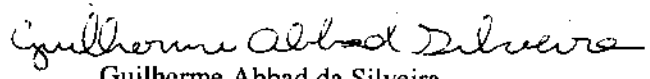
i) Prever no EIA/RIMA o plano de ação para controle da malária, conforme Portaria MS/SVS nº. 47/2006;

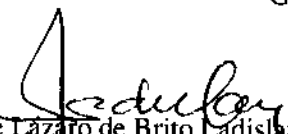
j) Utilizar formulários oficiais do MS para coleta de informação sobre a malária e seu vetor para posterior digitação nos Sistemas de Informação SIVEP-MALÁRIA e VETORES-MALÁRIA.

A Secretaria de Vigilância em Saúde, por meio da Coordenação Geral do Programa Nacional de Controle da Malária, prestará todas as demais informações que se fizerem necessárias.

Brasília, 18 de Setembro de 2007.


Rui Moreira Braz
Assessor Técnico

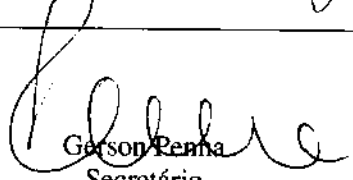

Guilherme Abbad da Silveira
Consultor Técnico


José Lázaro de Brito Ladislau
Coordenador Geral do PNCM

De acordo.
Em 21/09/2007


Fabiano Geraldo Pimenta Júnior
Diretor Técnico de Gestão

De acordo.
Em 01/09/2007


Gerson Penna
Secretário
Secretario de Vigilância em Saúde

100

100

100



Fis.:	1039
Proc.:	68605
Rubr.:	

Fis.:	1034
Proc.:	68605/95
Rubr.:	

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

PARECER TÉCNICO Nº 86 / 2007 - COTRA/CGTMO/DILIC/IBAMA

Brasília-DF, 17 de outubro de 2007

Do Técnico: Eng.º Agr.º Géza de Faria Árbocz – Técnico Especializado
Ao: Sr. Julio Henrichs de Azevedo
Coordenador de Licenciamento de Transportes
Assunto: ASV – BR-319 – Lote 01
Processo: 02001.006860/2005-95

I - INTRODUÇÃO

O presente parecer tem o objetivo de analisar relatório apresentado pelo DNIT em 15/08/07 (anexo ao ofício n.º914/2007/CGMAB/DPP) mostrando o detalhamento do cálculo da área de supressão de vegetação e de intervenção em APP prevista na execução das obras conservação e manutenção da rodovia BR-319 entre Porto Velho/RO e Manaus/AM, como subsídio à emissão de ASV para o Lote 01 das obras.

Informo que em 13/09/07 foram entregues as imagens com a localização dos pontos de amostragem da flora utilizados no relatório citado no parágrafo acima (anexo ao ofício n.º1030/2007/CGMAB/DPP de 05/09/07).

Ressalto ainda que o trecho foi objeto de vistoria no dia 17/09/07, sendo verificado na ocasião as tipologias vegetais encontradas e a situação das matas ciliares remanescentes nos principais cursos d'água transpostos pela rodovia.

II - ANÁLISE

1) QUANTIFICAÇÃO DA ADA

O lote 01 de obras está inserido entre os km 678,6 a 718,6 da rodovia BR-319, totalizando 40km de extensão.

O relatório apresentado considerou uma largura uniforme da faixa de domínio de 60m de largura, o que permite calcular a Área Diretamente Afetada (ADA) pelo empreendimento em 240ha.

2) QUANTIFICAÇÃO DAS INTERVENÇÕES EM APP

O material entregue pelo DNIT para mostrar qual foi a área de APP a sofrer intervenção apresenta alguns esquemas que demonstram a forma de cálculo utilizada para as intervenções em APP's, o que a princípio foi feito de maneira correta.



Fls.: 2040
 Proc.: 6860/05
 Rubr.: 1

Fls.: 1035
 Proc.: 6860/05
 Rubr.: 1

Os resultados foram apresentados em tabela baseada no projeto executivo e em visita a campo considerando a localização das obras de arte correntes e especiais a serem reformadas ou revistas, correspondentes às travessias de corpos hídricos e às áreas alagadas situadas nas margens da rodovia.

3) QUADRO DE ÁREAS

De acordo com os dados apresentados e quantificados pelo empreendedor, a ocupação da faixa de domínio da rodovia no trecho de interesse apresenta a seguinte cobertura vegetal:

Ocupação solo	Estágio Sucessão	Área ocupada		Total (ha)
		Fora APP (ha)	Em APP (ha)	
Floresta ombrófila	inicial	70,872	4,929	75,801
	médio	10,656	0,372	11,028
Pasto	pioneiro	69,915	1,572	71,487
Cerrado	inicial	44,892	5,523	50,415
	médio	3,9	0,42	4,32
Campo murunduns	avançado	12,165	2,475	14,64
Solo exposto	--x--	9,51	0	9,51
Erosão	--x--	0,36	0	0,36
Pomar	--x--	2,244	0,195	2,439
TOTAL		224,514	15,486	240,00

Divergindo do relatório apresentado considero o campo de murunduns como estando em estágio avançado de regeneração, pois esta formação praticamente não foi impactada por fatores antrópicos, correspondendo à vegetação clímax da região dadas as condições edafoclimáticas locais.

4) CARACTERIZAÇÃO DA FLORA

a) Metodologia

A caracterização da flora existente na faixa de domínio da rodovia no trecho em questão foi caracterizada a partir de levantamentos de campo, onde todos os fragmentos florestais foram visitados e identificadas as principais espécies arbóreas encontradas sendo que esta metodologia foi considerada como adequada para fins de identificação das formações vegetais e avaliação da diversidade da flora local.

A estimativa de volume de material lenhoso foi obtida a partir de levantamento fitossociológico realizado nos fragmentos florestais considerados como em estágio médio de regeneração, sendo a unidade amostral correspondente a uma parcela de 15x20m (300 m²), onde todos os indivíduos arbóreos acima de 5 cm de DAP foram medidos e identificados.

No total foram levantadas 26 parcelas, totalizando uma área de 0,78 ha, sendo que o relatório não discrimina quantas parcelas foram feitas em cada formação florestal nativa.

[Handwritten signature]



Fis.:	1041
Proc.:	6860/07
Rubr.:	01

Fis.:	1036
Proc.:	6860/07
Rubr.:	01

b) Resultados

Os resultados obtidos detectaram a presença de 5 formações vegetais nativas, a saber: cerrado, campo de murunduns, floresta ombrófila, mata ciliar e veredas, sendo que estas duas últimas não foram quantificadas no quadro apresentado acima provavelmente por aparecerem em escala não mapeável.

A diversidade de espécies encontrada indica a presença de pelo menos 93 espécies arbóreas (sendo duas indeterminadas) pertencentes a 38 famílias (sendo duas morfoespécies não identificadas ao nível de família).

Ressente-se a falta de diagnóstico dos elementos não arbóreos da flora, contudo, dado o caráter de grande alteração por fatores antrópicos da vegetação na faixa de domínio da rodovia, esse dado pode ser considerado como não relevante e portanto dispensável.

Em relação à presença de espécies ameaçadas de extinção e/ou legalmente protegidas (Portaria IBAMA 37-N de 1992) o levantamento aponta a ocorrência de 4 exemplares de castanheira (*Bertholletia excelsa* – categoria Vulnerável) sendo 1 situado a 30 m do eixo na altura do km 29,4 (partindo de Porto Velho em direção a Manaus) e outros 3 situados a 15m do eixo da rodovia na altura do km 31,2.

Também foram encontrados exemplares de bicuiba (*Virola surinamensis* – categoria Vulnerável), porém sem precisar a quantidade e nem a localização dos exemplares na faixa de domínio.

No que se refere à estrutura das matas remanescentes, todas as parcelas do levantamento fitossociológico foram analisadas em um único conjunto e sem considerar as palmeiras como árvores o que leva a resultados não confiáveis e subestimados em relação ao volume de material lenhoso a ser gerado por uma eventual limpeza total da faixa de domínio.

O relatório apresenta apenas uma curva do coletor com leve tendência para estabilização para todas as formações amostradas, procurando demonstrar a suficiência amostral do trabalho apresentado, o que pode não corresponder à realidade na medida em que diferentes formações vegetais foram reunidas em uma única análise.

Em relação ao volume de material lenhoso a ser gerado, o relatório apresenta duas estimativas distintas apenas para duas formações vegetais diferenciadas: cerrado e floresta ombrófila. O documento, no entanto, não explica como foi possível estimar esse volume para cada formação já que não foi feita uma análise individual por formação florestal ou savânica dos parâmetros fitossociológicos.

c) Medidas mitigadoras e compensatórias

O relatório ainda indica algumas medidas mitigadoras voltadas principalmente para a metodologia a ser empregada nos trabalhos de remoção da camada vegetal, que devem ser seguidas pelos responsáveis da execução do serviço de derrubada das árvores.

Como medida compensatória o relatório prevê apenas o plantio compensatório pela intervenção em APP porém sem apresentar nenhum detalhamento deste projeto de reflorestamento, o que deverá ser colocado como exigência a ser cumprida.

11/11/11



Fls.: 1042
Proc.: 68605
Rubr.: (circled)

CAN 1037
Proc.: 68605/or
Rubr.: (signature)

III – CONCLUSÕES e EXIGÊNCIAS

A quantificação da supressão da vegetação na faixa de domínio foi corretamente elaborada e discriminada dentro dos parâmetros necessários para a emissão da ASV.

A caracterização da flora local no entanto deixou a desejar e apresenta várias falhas que comprometem a avaliação da diversidade (baixa intensidade amostral e não avaliação das espécies não arbóreas) e principalmente a estimativa de volume de material lenhoso a ser gerado e os demais parâmetros fitossociológicos (não inclusão das palmáceas na fitossociologia e análise não individualizada por cada formação amostrada).

Entretanto, como o empreendimento não pretende efetuar a limpeza total da faixa de domínio, sendo que as intervenções mais severas sobre a vegetação se daram ocasional e pontualmente em algumas das travessias de cursos d'água, os eventuais erros na caracterização da vegetação deixam de ser insuperáveis, podendo ser contornáveis no âmbito das condicionantes da ASV a ser emitida.

Dessa forma, de acordo com a análise da documentação apresentada, considero viável a emissão da ASV para as obras do lote 01, somando uma área teórica de 240 ha. Na realidade a área efetiva onde deverá ocorrer a supressão da camada vegetal deverá ser bem menor e restrita no máximo ao off-set da rodovia.

As condicionantes a serem exigidas na ASV são:

- Proceder à supressão da vegetação na largura máxima do off-set da rodovia.
- As eventuais autorizações de transporte (DOF's) para o aproveitamento do material lenhoso deverão ser obtidas junto às Superintendências Estaduais do IBAMA.
- Apresentar em 120 dias programa de plantio (reflorestamento) compensatório conforme determinado pela Resolução CONAMA 369/06 em área de no mínimo 15,50 ha.
- Não cortar os 4 exemplares de castanheira (*Bertholettia excelsa*) existentes na faixa de domínio (sendo 1 no km 29,4 e outros 3 no km 31,2 – tendo como referência do km 0 a cidade de Porto Velho, RO).
- Apresentar censo da ocorrência de exemplares da espécie bicuiba (*Virola surinamensis*), indicando a localização dos mesmos e se haverá necessidade ou não de corte dos mesmos para a execução das obras.
- Comunicar ao IBAMA o término da atividade de supressão, apresentado relatório final em, no máximo, 30 (trinta) dias após a conclusão da mesma, incluindo relatório fotográfico e descritivo, com a quantificação do material lenhoso gerado e discriminação da destinação dada ao mesmo.
- Promover o resgate e a reintrodução imediata das plantas epífitas nas adjacências dos fragmentos impactados.
- Seguir as recomendações sobre os procedimentos de supressão de vegetação constantes do Relatório sobre a Supressão da Vegetação do Lote 01
- Apresentar relatórios periódicos (semestrais), os quais devem informar: o andamento das frentes de desmatamento; o volume de madeira decorrente dessas atividades; o andamento dos Programas de Supressão de Vegetação/ Salvamento de Flora e a implementação de Medidas Compensatórias por interferência em APPs.

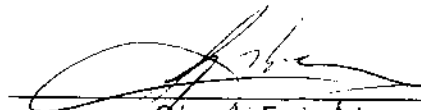
(signature)



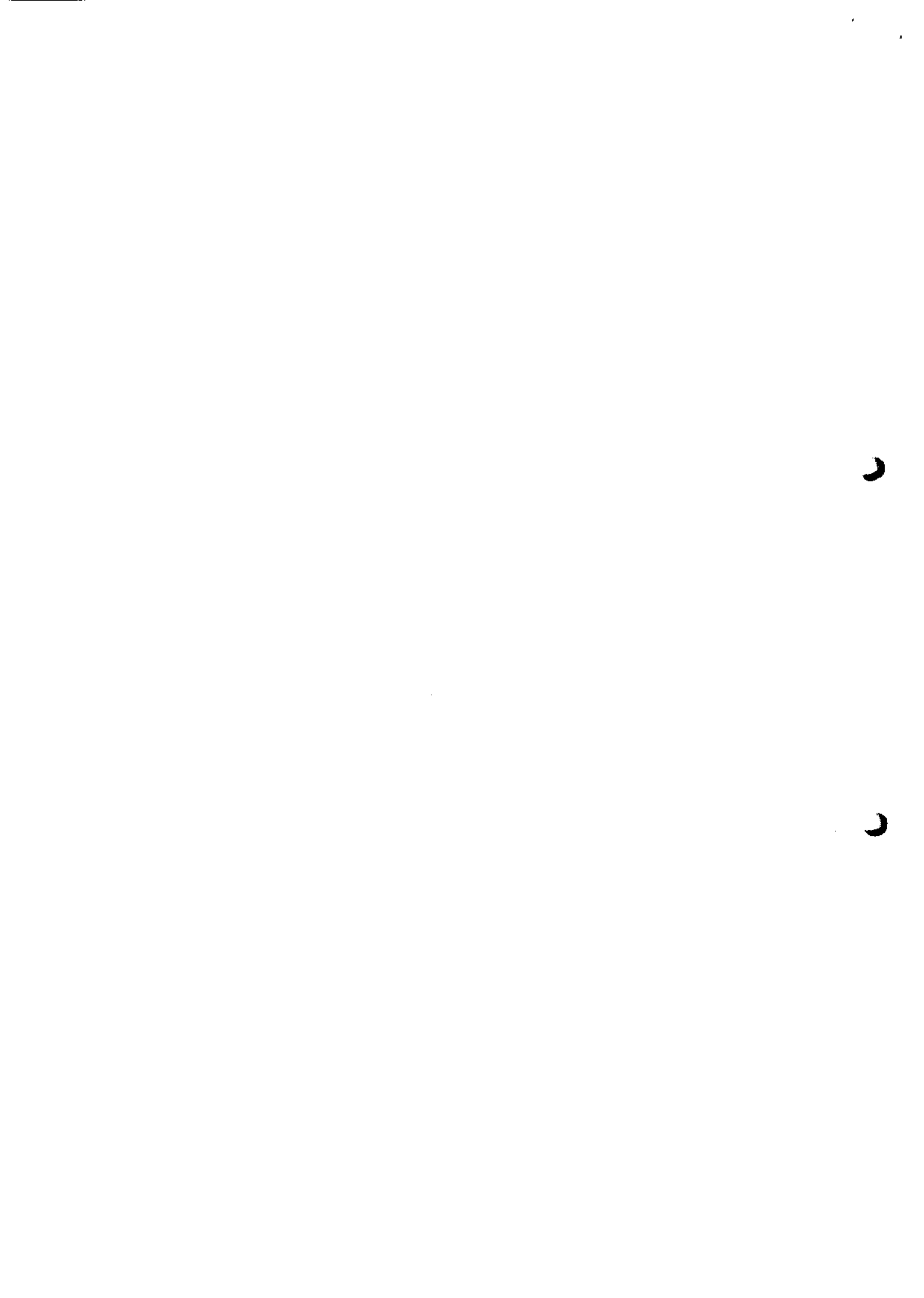
Fis.: 1043	Fis.: 1028
(866)65	Proc.: 8860/8
	Rubr.: 400

- Apresentar em 30 dias após o término dos trabalhos de implantação do plantio compensatório, relatório mostrando como foi feito o trabalho. A partir deste relatório, o DNIT deverá entregar semestralmente durante 3 anos relatório de monitoramento dos plantios efetuados assegurando o sucesso dos mesmos.

À consideração superior,



Géza de Faria Arbocz
Técnico Especializado – Engº Agrônomo
Mat. Nº 1449324



DNIT

MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES - MT
DEPARTAMENTO NACIONAL DE INFRA-ESTRUTURA DE TRANSPORTES
DIRETORIA DE PLANEJAMENTO E PESQUISA
COORDENAÇÃO-GERAL DE MEIO AMBIENTE
SAN Q.03 Lote A, Sala 1340, Brasília-DF - Brasil, CEP 70040-902.

Ofício Nº 1177 /2007/CGMAB/DPP

Fls.:	1014
Proc.:	60005
Nubr.:	

Brasília, 16 de outubro de 2007.

Ao Senhor
Júlio Henrichs de Azevedo
Coordenação de Transporte - COTRA
Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis - IBAMA
SAIN Av. L4 - Norte - Ed. Sede do IBAMA
Fax. (61) 3316-1306

Assunto: Encaminhamento de Plano de Supressão de Vegetação do Lote 3 - Segmento B - da Rodovia BR 319, sentido Humaitá - Porto Velho.

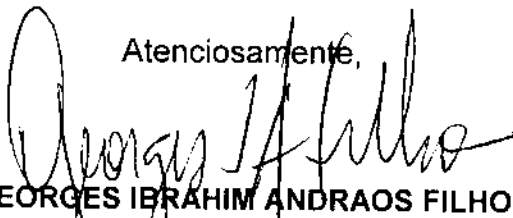
Anexo: Plano de Supressão de Vegetação.

Senhor Coordenador,

Em acordo com o § 5º do Termo de Acordo e Compromisso - TAC solicitamos a Autorização de Supressão de Vegetação - ASV, para o Lote 3 Sul do Segmento B, compreendido entre os km 763,6 e km 873,6 da Rodovia BR-319.

Encaminhamos anexo Relatório com a caracterização da Vegetação.

Atenciosamente,


GEORGES IBRAHIM ANDRAOS FILHO
Coordenador Geral de Meio Ambiente
Substituto

CG-717640

PROTOCOLO/IBAMA
DILIC/DIQUA

Nº: 13.271

DATA: 17/10/07

RECEBIDO: 8107

A COTR
em 17/10/07
J

RECEBIDO EM 18/10/07

HORA: 09:48

ASS.: Patrícia

AO DR JULHO

Avaliar.

Em, 21-10-2007

Jorge Luiz Britto Cunha Reis
Coordenador Geral de Transportes,
Mineração e Obras Cíveis
CGTMO/DILIC/IBAMA

AO DR GEIZA

Passo avaliar

Em, 24/10/07

Nelson Takumi Yoneda
Coordenador de Transporte
Substituto
COTRA / CGTMO / DILIC / IBAMA



SERVIÇO PÚBLICO FEDERAL

Fls.:	1045
Proc.:	6860/05
Subp.:	

Fls.:	1039
Proc.:	6860/05
Rubr.:	

CANCELADO

Fls.:	1040
Proc.:	6860/05
Rubr.:	

Despacho Processo nº 02001-006860/2005-95

Interessado: Departamento Nacional de Infra-Estrutura de Transportes - DNIT

Assunto: Autorização de Supressão de Vegetação para as obras de conservação e reforma da rodovia BR-319

Referência: Parecer Técnico nº 86/2007-COTRA/CGTMO/DILIC/IBAMA

Ao Diretor Substituto de Licenciamento Ambiental

Valter Muchagata

Senhor Diretor Substituto,

Após apreciação do Parecer Técnico nº 86/2007-COTRA/CGTMO/DILIC/IBAMA, encaminho com vistas à apreciação de Vossa Senhoria, bem como demais providências para a emissão da Autorização de Supressão de Vegetação nº 190/2007, em favor do Departamento Nacional de Infra-Estrutura de Transportes – DNIT, necessária para as obras de conservação e reforma da rodovia BR-319 no trecho entre Porto Velho/RO e Manaus/AM, sub-trecho Porto Velho/RO à Humaitá/AM.

Em, 18 de outubro de 2007

Nelson Takumi Yoneda
COTRA/CGTMO/DILIC/IBAMA
Coordenador Substituto

SR. PRESIDENTE,
ESTOU DE ACORDO COM A MANIFESTAÇÃO DO SR.
COORDENADOR SUBSTITUÍDO DA COTRA, E ENCAMINHO-LHE
A PRESENTE ASV PARA ASSINATURA.

Valter Muchagata
Diretor de Licenciamento
Ambiental - DILIC
Substituto

19.10.07



DNIT

MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES
DEPARTAMENTO NACIONAL DE INFRA-ESTRUTURA DE TRANSPORTES
DIRETORIA DE PLANEJAMENTO E PESQUISA
COORDENAÇÃO-GERAL DE MEIO AMBIENTE
SAN, Quadra03, Lote A, sala 13.18, Brasília, CEP 70040-902 Tel.: (61) 3315-4185

Fig.: 4046
3005

CAV
Flr. C/104
Proo. 6810/07
Publico

Ofício nº. 1188 /2007/CGMAB/DPP

Brasília, 10 de outubro de 2007.

Ao Senhor Julio Henrichs de Azevedo
Coordenador / CGTMO /
Diretoria de Licenciamento Ambiental do
Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos
IBAMA.
Setor de Clubes Esportivos Norte, Trecho 2,
Edifício Sede do IBAMA, Bloco "C" – 1º andar.
CEP 70818-900 Brasília, DF.

PROTOCOLO/IBAMA
DILIC/DIQUA
Nº: 13.263
DATA: 17/10/07
RECEBIDO:
F107

Assunto: Publicação de requerimento de Licença Prévia para obras de reconstrução da Rodovia BR-319/AM.

Anexos: Cópia de Publicação em Jornal Periódico.

Senhor Coordenador,

Em complemento ao ofício nº 1.063/2007/CGMAB/DNIT, encaminhado a este Instituto, em 10/09/2007, segue, em anexo, cópia da publicação no Jornal "A Crítica", no Estado do Amazonas, do requerimento de Licença Prévia objetivando a execução de obras de reconstrução da Rodovia BR-319/AM, trecho Polícia Rodoviária Federal (Manaus) – Divisa AM/RO, subtrecho: Entroncamento AM-316 (Fim das Obras) – Entroncamento BR-230 (A), no segmento km 250 ao km 655,7, totalizando 405,7 km de extensão, de acordo com o Termo de Acordo e Compromisso – TAC, firmado em 22/06/2007, entre o IBAMA e o DNIT, no subtrecho entre as cidades de Manaus/AM (km 0,0) e Porto Velho/RO (km 877,4).

Concluindo, colocamo-nos à disposição para maiores e quaisquer esclarecimentos que se façam necessários.

Atenciosamente,

Carlos Augusto de Souza Louchard
Eng. Carlos Augusto de Souza Louchard


Coordenador de Meio Ambiente Terrestre /CGMA

A CGTMO
em 17/10/07
J
CS-717792

RECEBIDO EM 18/10/07
HORA: 09:41
ASS.: Patrícia


Ao D. Julio
 Para conhecimento
 observar que
 não informou
 que foi solicitado
 ETA / RIMA.

Em, 22-10-2007


 Jorge Luiz Brito Cunha Reis
 Coordenador Geral de Transportes,
 Mineração e Obras Civas
 CGTMO/DLIC/IBAMA

Ao Dr. WANDERLEY
 Para conhecimento
 e anexação ao processo.
 Analisar a observação
 feita pelo Sr. Coordenador
 Geral do CGTMO.

Em, 23/10/07


 Nelson Takumi Yoneda
 Coordenador de Transporte
 Substituto
 COTRA / CGTMO / DLIC / IBAMA



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

Fis.: 1047
 Proc.: 68605
 Rubr.:

Fig. 1062
 Proc. 68605
 Rubr.

Tipo de Publicação: Requerimento de LP

Periódico: JORNAL A CRÍTICA - AM

Data da Publicação: 16/08/2007

BRASIL



a crítica
 MANAUS, QUINTA FEIRA,
 16 DE AGOSTO DE 2007


DIRETORIA DE PLANEJAMENTO E PESQUISA
 COORDENAÇÃO GERAL DE RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS DE MEIO AMBIENTE

Ministério dos Transportes



AVISO DE REQUERIMENTO DE LICENÇA PRÉVIA

O Departamento Nacional de Infra-Estrutura de Transportes - DNIT torna público que requereu ao Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis - IBAMA a Licença Prévia objetivando a execução de obras de reconstrução da Rodovia BR-319/AM, trecho Polícia Rodoviária Federal (Manaus) - Divisa AM/RO, subtrecho: Entroncamento AM-316 (Fim das Obras) -- Entroncamento BR-230 (A), no segmento Km 250 ao Km 655,7, totalizando 405,7 km de extensão, de acordo com Termo de Acordo e Compromisso - TAC, firmado em 22/06/2007, entre o IBAMA e o DNIT, no subtrecho entre as cidades de Manaus/AM (Km 0,0) e Porto Velho/RO (Km 877,4).





Fis.:	248
Proc.:	68605
Rubric.:	00

Fla.:	9243
Proc.:	68605
Rubric.:	00

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

Ofício nº 358/2007 - COTRA/CGTMO/DILIC

Brasília, 22 de Outubro de 2007.

A Sua Senhoria a Senhora
Ângela Parente
 Coordenadora CGMAB/DPP/DNIT
 DNIT - Departamento Nacional de Infra-estrutura de Transportes
 SAN Quadra 03 Lote A, Sala 1318
 CEP 70040-902
 Tef: (61) 33154185; Fax: (61) 33154083

Assunto: licenciamento ambiental da rodovia BR-319 (Manaus/AM - Porto Velho/RO).

Senhora Coordenadora,

1. Por solicitação, venho encaminhar em meio digital anexo o Termo de Referência definitivo para elaboração do Estudo de Impacto Ambiental das obras de pavimentação / reconstrução da rodovia BR-319, entre os Km's 250 e 655,7.
2. Informo ainda que o EIA/RIMA deverá atender às informações requeridas pela FUNAI, constante do Anexo I do Termo de Referência enviado em formato impresso.
3. Ainda quanto ao Termo de Referência em formato impresso anteriormente encaminhado, venho apresentar a seguinte errata, devendo o item 6 de agora em diante estar assim escrito:

6 - ANÁLISE INTEGRADA

Após os diagnósticos setoriais deverá ser realizada uma análise que caracterize a Área de Influência da rodovia de forma global. Para tanto, deverão ser analisadas as condições ambientais e suas tendências evolutivas, de forma a compreender a estrutura e a dinâmica ambiental da região.

Ressaltar o tipo de antropização em andamento e o que poderá ocorrer devido à implantação do projeto, e a capacidade da infra-estrutura existente de absorver tal afluxo. Analisar sobre o aspecto de desenvolvimento da região com suas perdas e ganhos ambientais.

Esta análise terá como objetivo fornecer o conhecimento capaz de embasar a identificação e a avaliação dos impactos decorrentes do empreendimento, bem como a qualidade ambiental futura da região.

Atenciosamente,

NELSON TAKUMI YONEDA
 Coordenador -COTRA/CGTMO/DILIC
 Substituto

Recebido em: 24, 10, 07
 Hora: _____
 Por:

2

3

Ofício nº. 1228/2007/CGMAB/DPP

Brasília, 23 de outubro de 2007.

Ao Roberto Messias Franco
Diretor de Licenciamento Ambiental do
Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis-IBAMA
Setor de Clubes Esportivos Norte, Trecho 2,
Edifício Sede do IBAMA, Bloco "C"- 1º andar.
70818-900 – Brasília/DF

Assunto: Licenciamento Ambiental da Ponte sobre o Rio Madeira - Rodovia BR-319.

Senhor Diretor,

No âmbito da assinatura do Termo de Acordo e Compromisso – TAC, celebrado entre este DNIT e o IBAMA, visando a regularização da situação ambiental da Rodovia BR-319, consta do parágrafo sexto que: *"As obras-de-arte especiais relacionadas às pontes a serem construídas no rio Castanho, rio Tupunã ou Tupana, rio Igapó-açu e rio Madeira, entre outras pontes, dependerão de licenciamento ambiental a ser realizado junto ao IBAMA"*.

Apesar disso, esclarecemos que, anteriormente à assinatura desse TAC, este DNIT iniciou o processo de licenciamento da Ponte sobre o Rio Madeira, localizada na quilometragem inicial desta Rodovia – BR-319, junto ao Órgão Ambiental do Estado de Rondônia – Secretaria de Estado de Desenvolvimento Ambiental – SEDAM, tendo sido elaborado EIA/RIMA, realizada Audiência Pública e por fim obtida a Licença Prévia, cópia anexa.

Diante do exposto, considerando que o referido processo já está sendo conduzido por aquela Secretaria que também é parte integrante do Sistema Nacional de Meio Ambiente – SISNAMA e que este DNIT vem atendendo todas as condicionantes estabelecidas, solicitamos manifestação do IBAMA acerca da possibilidade de continuidade desse processo no âmbito da SEDAM.

Atenciosamente,



Eng. Angela Parente
Coordenadora - Geral de Meio Ambiente

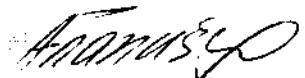
05-718 908

**PROTOCOLO/IBAMA
DILIC/DIQUA**

Nº: 623

DATA: 16/10/08


RECEBIDO:



À CGTM
em 16/10/08
J.

À COSTAS

Para informar.


17/01/08

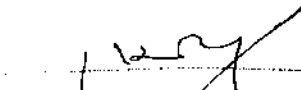
Vitor Carlos Kaniak
Coordenador Geral de Transportes,
Mineração e Obras Civas
CGTMO/DILIC/IBAMA

Ào Analist
Wanderlei

do Tec. Especializado
O&M

Para instruir

Em 23/01/08


Júlio Henrichs de Azevedo
Coordenador
CGTMO/DILIC/IBAMA

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

Fls.: 1050
 Doc.: 6860/07
 Data:

LICENÇA PRÉVIA Nº 0003943/NUCOF/SEDAM

VENCIMENTO: 28/01/2008.

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

NOME DE RAZÃO SOCIAL:
 22ª UNIDADE DE INFRA-ESTRUTURA TERRESTRE,
 DNIE - DEPARTAMENTO NACIONAL DE INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTES.



Governo do Estado de Rondônia
 Secretaria de Estado do Desenvolvimento Ambiental
Selo Ambiental
005462

ENDEREÇO:
Rua: Benjamin Constant, 1015 Bairro: Olaria.

MUNICÍPIO:
PORTO VELHO - RO

CEP:
78.902-200

CNPJ/CNP:
04.892.707/0007-04

INSCRIÇÃO ESTADUAL

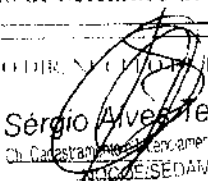
ATIVIDADE: **Construção de Ponte Rodoviária para travessia do Rio Madeira na RO BR 319, Bairro Balsa, no Município de Porto Velho/RO.**

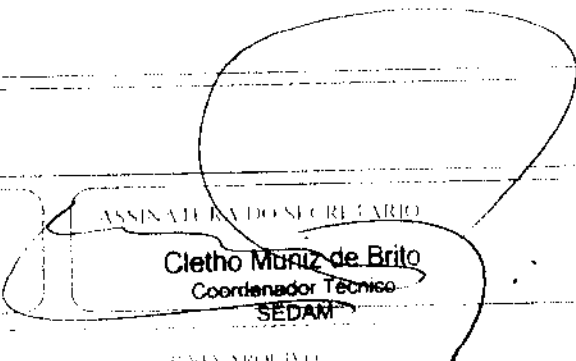
DETERMINAÇÕES: PROCESSO Nº 1801 DE 8/2007

- 1- O empreendedor deverá requerer Licença de Instalação antes da expiração desta;
- 2- O empreendedor deverá cumprir com as determinações técnicas constantes nos Estudos Ambientais apresentados;
- 3- O empreendedor deverá publicar a presente licença ambiental em Diário Oficial do Estado ou jornal de circulação regional, conforme determina a lei Estadual nº 547/93;
- 4- O empreendedor deverá cumprir com o Termo de Compromisso de Compensação Ambiental;
- 5- O não cumprimento das determinações implicará em sanções previstas na legislação ambiental vigente.

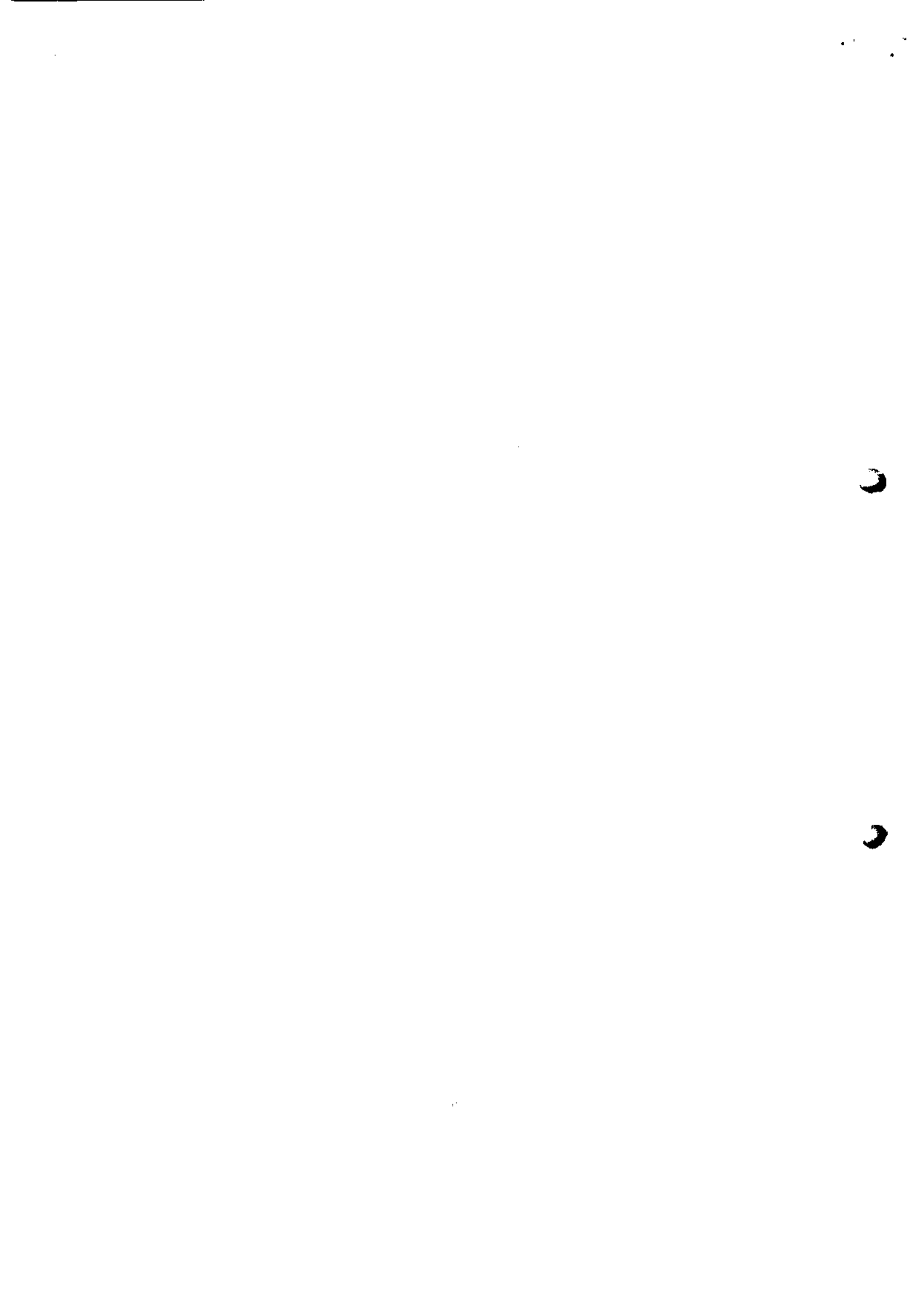
.....

LOCAL E DATA:
Porto Velho, 28 de Setembro de 2007.

ASSINATURA DO DIR. NUCOF/CONTROLE E FISCALIZAÇÃO:

Sérgio Aves Teixeira
 Dir. Controle e Fiscalização Ambiental
 NUCOF/SEDAM

ASSINATURA DO SECRETÁRIO:

Cletho Muniz de Brito
 Coordenador Técnico
 SEDAM

ASSINATURA DO EMPREENDEDOR: _____ DATA PROCESSO: _____ DATA VENCIMENTO: _____



X CGAM

26.10.07

Paula Márcia Salvador Melo
Assessora Técnica
DILIC/IBAMA

29.10.07

09:27

Patricia

A CONTRA

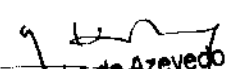
para conhecimento,
e manifestação.

Whanick
05/14/07

AO Arquivo
Nacional

AO Tel Expediente
Geze

Para providências
Em 7.10.07


Júlio Henrichs de Azevedo
Coordenador
CGTMO/DILIC/IBAMA

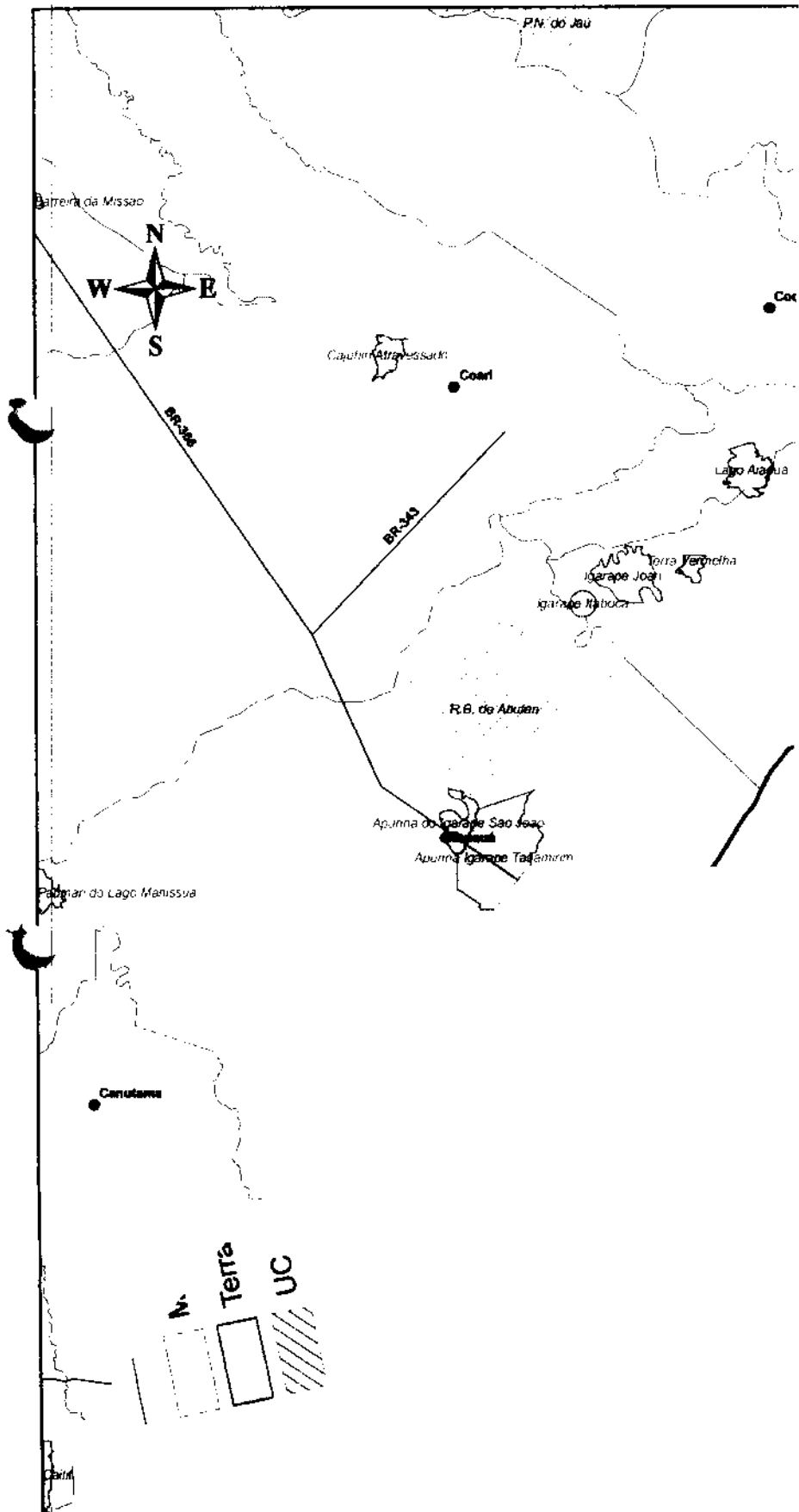
DNIT

MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES
DEPARTAMENTO NACIONAL DE INFRA-ESTRUTURA DE T
DIRETORIA DE PLANEJAMENTO E PESQUISA
COORDENAÇÃO GERAL DE MEIO AMBIENTE

CANCELADO
686005

B POLÍCIA RODOVIÁRIA F

Fig: 105Z
686005



3

3

Fls.: 1053
 Proc.: 6260/05
 Rubr.:



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) 61 316-1071 Fax: (0xx) 61 3225-0546 - URL: http://www.ibama.gov.br

Processo: 02001.006860/2005-95	Empreendimento BR-319 - Lote 01
Destinatário: Angela Maria Barbosa Parente - Coordenadora de Meio Ambiente	CNPJ: 04.892.707/001-00
Nº de Fax: (61) 3315-4083	Data:
Nº de páginas incluindo esta: 03	

MENSAGEM/TEXTO

No âmbito do processo referente ao licenciamento ambiental das obras de conservação da rodovia BR-319 no trecho entre Porto Velho/RO e Manaus/AM, km 378,6 ao km 718,6 (Lote 01), informo que a Lei nº9960 de 28 de janeiro de 2000, definiu os custos operacionais dos serviços fornecidos pelo IBAMA.

Sendo assim, o empreendedor deverá efetuar o pagamento referente à Autorização de Supressão de Vegetação para o local de implantação deste empreendimento, utilizando os boletos em anexo, conforme cálculo abaixo.

Valor da Análise =	K	+	(A x B x C)	+	(D x E x F)
	144,07	+	2.881,48	+	0,00

Onde:

A = Nº de Técnicos envolvidos na análise	1
B = Nº de horas/homem necessárias para análise	30
C = Valor em Reais da hora/homem + OS	96,05
Hora/homem	52,00
OS = Obrigações Sociais (84,71 % hora/homem)	44,05
D = Despesas com viagem	0,00
E = Nº de técnicos que viajaram	0
F = Nº de viagens necessárias	0
K = Despesas Administrativas (5 % de [(A x B x C) + (D x E x F)])	144,07

Valor da Análise **3.025,55**

Valor da ASV área de APP (ha) = 15,486 **133,00**

Valor Total (Valor da Análise + Valor da ASV) **3.158,55**

Técnico Responsável:
Géza de Faria Árbocz

Géza de Faria Árbocz
 CGLIQ/DILIQ/IBAMA
 Matr. 1449324
 Contrato Temporário

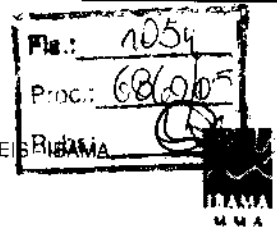
LOCAL DE PAGAMENTO: Qualquer agência da rede bancária autorizada

Logo após o pagamento, solicito enviar as cópias (legíveis) das GRUs para esta Coordenação para a liberação da Autorização de Supressão de Vegetação.

Atenciosamente,

Nelson Takumi Yoneda
 Coordenador Substituto /CGTMO/DILIC/IBAMA





GUIA DE RECOLHIMENTO DA UNIÃO - GRU

Data do documento 25/10/2007	Nº do documento	Nosso Número 0000000011748244	Banco 001	Data do Processamento 25/10/2007	Vencimento 26/11/2007
(=) Valor do documento 3.025,55	(-) Desconto / Abatimento *****	(-) Outras deduções *****	(+) Mora / Multa *****	(+) Outros acréscimos *****	(=) Valor cobrado 3.025,55
Nome: Departamento Nacional de Infra-Estrutura de Transportes CPF/CNPJ: 04.892.707/0001-00 Endereço: QUADRA 03, LOTE A, S/N, ED N DOS TRANSP 4 AND BRASILIA - DF CEP: 70040-902			Informações: Receita: 5027 - 0 - 958410 - Avaliação/analise - Controle ambiental Unid. Arrecadação: Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (IBAMA) Finalidade: Ref. BR - 319 - Lote 01.		

Autenticação mecânica

		0001		00199.58412 00000.000000 11748.244214 3 37020000302555	
Local de pagamento PAGÁVEL EM QUALQUER BANCO ATÉ O VENCIMENTO				Vencimento 26/11/2007	
Cedente INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS - IBAMA				Agência / Código do cedente 1607-1 333118-0	
Data do documento 25/10/2007	Nº do documento	Espécie DOC	Aceite	Data de processamento 25/10/2007	Nosso Número 0000000011748244
Nº da conta / Respons.	Carteira 18	Espécie R\$	Quantidade	Valor	(-) Valor do documento 3.025,55
Instruções Após o vencimento emitir uma nova GUIA DE RECOLHIMENTO. Documento válido para pagamento somente até a data de vencimento. ATENÇÃO: Nosso Número distinto p/ cada pagamento. Não faça cópia do boleto.				(-) Desconto / Abatimento *****	
				(+) Mora / Multa *****	
				(+) Outros acréscimos *****	
				(=) Valor cobrado 3.025,55	
				Governo Federal - Guia de Recolhimento da União - GRU - Cobrança	
Sacado Nome: Departamento Nacional de Infra-Estrutura de Transportes CPF/CNPJ: 04.892.707/0001-00 Endereço: QUADRA 03, LOTE A, S/N, ED N DOS TRANSP 4 AND BRASILIA - DF CEP: 70040-902 Sacado / Avalista					

Código de baixa

Autenticação mecânica

FICHA DE COMPENSAÇÃO







Fls.: 2055
 6060/05
 IBAMA
 MMA

GUIA DE RECOLHIMENTO DA UNIÃO - GRU

Data do documento 25/10/2007	Nº do documento	Nosso Número 00000000011748250	Banco 001	Data do Processamento 25/10/2007	Vencimento 26/11/2007
(=) Valor do documento 133,00	(-) Desconto / Abatimento *****	(-) Outras deduções *****	(+) Mora / Multa *****	(+) Outros acréscimos *****	() Valor cobrado 133,00
Nome: Departamento Nacional de Infra-Estrutura de Transportes CPF/CNPJ: 04.892.707/0001-00 Endereço: QUADRA 03, LOTE A, S/N, ED N DOS TRANSP 4 AND BRASILIA - DF CEP: 70040-902			Informações: Recelta: 5035 - 0 - 958410 - Autorização p/supressão de vegetação em APP Unid. Arrecadação: Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (IBAMA) Finalidade: Ref. BR - 319 - Lote 01.		

Autenticação mecânica

BANCO DO BRASIL | 0011 | 00199.58412 00000.000000 11748.250211 4 37020000013300

Local de pagamento PAGÁVEL EM QUALQUER BANCO ATÉ O VENCIMENTO					Vencimento 26/11/2007
Cedente INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS - IBAMA					Agência / Código do cedente 1607-1 333118-0
Data do documento 25/10/2007	Nº do documento	Espécie DOC	Aceite	Data de processamento 25/10/2007	Nosso Número 00000000011748250
Nº da conta / Respons.	Carteira 18	Espécie R\$	Quantidade	Valor	(=) Valor do documento 133,00
Instruções Após o vencimento emitir uma nova GUIA DE RECOLHIMENTO. Documento válido para pagamento somente até a data de vencimento. ATENÇÃO: Nosso Número distinto p/ cada pagamento. Não faça cópia do boleto.					(-) Desconto / Abatimento *****
					(-) Outras deduções *****
					(-) Mora / Multa *****
					(+) Outros acréscimos *****
					(=) Valor cobrado 133,00
Governo Federal - Guia de Recolhimento da União - GRU - Cobrança					
Sacado Nome: Departamento Nacional de Infra-Estrutura de Transportes CPF/CNPJ: 04.892.707/0001-00 Endereço: QUADRA 03, LOTE A, S/N, ED N DOS TRANSP 4 AND BRASILIA - DF CEP: 70040-902 Sacado / Avalista					

Código de baixa

Autenticação mecânica

FICHA DE COMPENSAÇÃO





Fla.:	1026
Proc.:	68/065
Rubr.:	

EXTRATO DE REUNIÃO

Local: FUNAI/CGPIMA

Data: 05 de novembro de 2007

Horário: 11 horas

Assunto: Rodovias BR – 156, BR-230/BR-422, BR- 429, BR – 319, BR - 222

Participantes: Lista de presença anexa.

1. Rodovia BR 156

- A Funai solicitou resposta do Ofício N° 153, enviado ao DNIT, em 23 de agosto de 2007, referente ao licenciamento ambiental da BR 156 Amapá;
- A CGMAB/DNIT informou que já havia sido respondido e se comprometeu a reenviar o Ofício ainda nessa semana;
- Foi solicitado ainda que o DNIT verifique com a CETRAP o andamento dos estudos etno-ecológicos, o plano de proteção e comunicação para o período de execução das obras. O DNIT se comprometeu em agilizar a celebração do Convênio para o repasse de recursos para a renda indígena para a transferência das aldeias, nos moldes do foi realizado na Rodovia BR 101 Sul;

2. Rodovia BR 230/BR422

- A FUNAI reiterou o Ofício N°57 CPTI/CGDP/DAF/2007, datado de 29 de agosto de 2007, referente à realização de vistoria técnica;
- Foi proposta pela FUNAI, a realização dessa vistoria conjunta com representantes da Terra Indígena Arara Cachoeira Seca, do DNIT, da fiscalização do IBAMA, Secretaria de Meio Ambiente do Estado e Polícia Federal cujo objetivo seria elaborar uma proposta de Plano Emergencial de Proteção e Fiscalização das viciniais que dão acesso às terras indígenas, inclusive para remediar o trecho das obras que já avançaram;
- Ficou acordado que a FUNAI conversará com cada um dos participantes para viabilizar a ida dos mesmos, sendo que o DNIT fornecerá apoio logístico local para descolamento e realização das reuniões, dessa forma aguardará a definição do número de participantes da vistoria;
- Nesse sentido, foi agendada uma reunião técnica entre DNIT e FUNAI a realizar-se no dia 7 de novembro de 2007 pra elaborar o escopo básico dessa proposta de Plano e agilizar a confecção de placas sinalizadoras como ação imediata.

3. Rodovia BR 429

- A FUNAI requisitou ao DNIT informações técnicas sobre o andamento das ações do Licenciamento Ambiental da Rodovia BR 429;
- A CGMAB/DNIT informou que está trabalhando na elaboração de Plano de Trabalho com a Universidade Federal de Rondônia para elaboração dos Estudos Etno-Ecológicos e tão logo seja concluído será oficializado à FUNAI;
- A FUNAI solicitou que a elaboração desses Estudos sejam feito com o acompanhamento da FUNAI, ficando acordado que o DNIT incluirá como uma das cláusulas do Plano de Trabalho a apresentação de relatórios parciais com os estudos

[Handwritten signatures and initials]

3

3

Fia.:	107
Proc.:	686/09
Rubr.:	1

preliminares, os quais serão submetidos à FUNAI para manifestação, visando que quando da sua conclusão os mesmos atendam o termo de referencia na íntegra.

4. **Rodovia BR 319**

- A CGMAB/DNIT apresentou mapa com a delimitação das distâncias das terras indígenas questionando à FUNAI sobre quais os critérios para a exigência dos estudos etno-ecológicos da Rodovia BR-319;
- A FUNAI solicitou que essa consulta seja formalizada, para posterior manifestação da FUNAI;

5. **Rodovia BR 222**

- A CGMAB/DNIT informou que o IBAMA avocou o licenciamento para si, mas reconheceu os procedimentos do licenciamento do órgão estadual de meio ambiente e que assim está em vias de emitir a licença prévia, mas que depende da manifestação da FUNAI;
- A CGMAB/DNIT questionou se a FUNAI poderá condicionar a elaboração dos estudos, uma vez que se trata de uma rodovia já existente com duplicação na faixa de domínio;
- A FUNAI informou que já enviou Termo de Referência para os estudos etno-ecológicos;

6. **Assuntos Gerais**

- Ao fim da reunião a FUNAI informou que está trabalhando na regulamentação do componente indígena no âmbito do licenciamento ambiental;
- Solicitou ainda ao DNIT, visando o Planejamento de 2008, uma listagem dos empreendimentos do DNIT com definição de prioridades, para que com base nesse documento sejam programadas vistorias técnicas, identificação e definição dos Estudos necessários e acesso aos mapas das rodovias federais disponíveis no SAGARF;
- Por fim, foi ressaltado a importância de se pensar e construir estratégia para cada estrada a partir de determinados pontos tanto do ponto de vista ambiental quanto indígena;
- Quanto as obras de conservação, após o fornecimento dos mapas das rodovias federais com as distancias das Terras Indígenas, será agendada uma nova reunião sobre o assunto;
- A CGMAB/DNIT destacou que a implementação das medidas de mitigação e compensação dos principais impactos operacionais das rodovias dependem de diversos atores institucionais que não somente o DNT e que dessa forma, fazem parte de um política mais ampla.

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

3

3

Folha: 1058
 Livro: 682005
 Rubrica:



Ministério da Justiça
 Fundação Nacional do Índio
 Coordenação Geral de Patrimônio Indígena e Meio Ambiente - CGPIMA

LISTA DE PRESENÇA



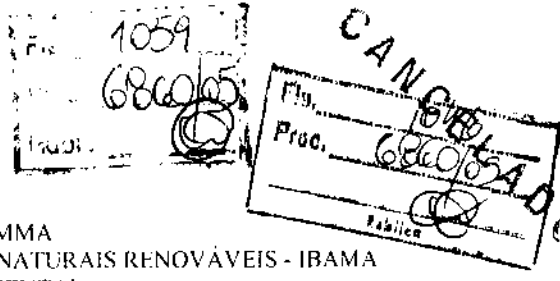
Objetivo: BR 222 e BR230/PA
 Órgão Participante: DNIT
 Local: CGPIMA
 Data: 05/11/07

HORARIO: 11:00 hs

NOME	ÓRGÃO/UNIDADE	TELEFONE	FAX	E-MAIL
Paula Vano Jenuina	FUNAI / CGPIMA	61-3316 3652	3313. 8541	kiana.vano@funai.gov.br
GERGES I ANDRADES F	DNIT / CGMAB	61-3315 4185	3315- 4083	GERGES.ANDRADOS@DNIT.gov.br
Soraia Regina Feres	DNIT / CGMAB	61-3315 3655	3315 4083	Soraia.Regina.Feres@dnit.gov.br
Andréia Siqueira	CGPIMA / CEMAM	61.3313 2693		Andreia.Siqueira@cpima.gov.br
Angela Paiva	DNIT / CGMAB	61.3315 4191	3315 4083	Angela.Paiva@dnit.gov.br
Julia Paiva	DNIT / CGMAB	611 3315 8364	3315 4083	Julia.Paiva@dnit.gov.br
	CGPIMA / FUNAI	61) 3313. 3087	3313. 3914	JULIA.PAIVA@FUNAI.GOV.BR

3

3



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

Ofício nº 398/2007 - COTRA/CGTMO/DILIC

Brasília, 06 de Novembro de 2007.

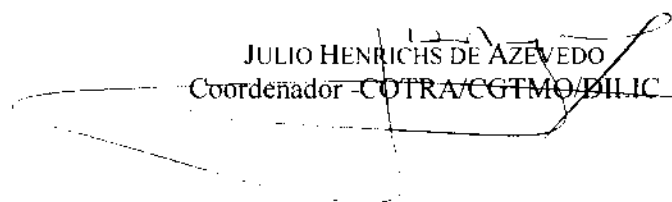
A Sua Senhoria a Senhora
Ângela Parente
 Coordenadora CGMAB/DPP/DNIT
 DNIT - Departamento Nacional de Infra-estrutura de Transportes
 SAN Quadra 03 Lote A, Sala 1318
 CEP 70040-902
 Tef: (61) 33154185; Fax: (61) 33154083

Assunto: licenciamento ambiental da rodovia BR-319 (Manaus/AM - Porto Velho/RO).

Senhora Coordenadora,

1. A Resolução nº 286/2001, do Conselho Nacional de Meio Ambiente, que dispõe sobre o licenciamento ambiental de empreendimentos nas regiões endêmicas de malária e outras doenças, torna obrigatório ao empreendedor o desenvolvimento de estudos epidemiológicos e condução de programas voltados para o controle de doenças endêmicas e de seus vetores, a serem implementados nas diversas fases do empreendimento.
2. Esta mesma resolução determina ainda que deverá ser consultada a instituição responsável pela vigilância epidemiológica em âmbito federal em relação aos critérios a serem requisitados para a análise da situação de vetores de doenças endêmicas no Estudo de Impacto Ambiental do empreendimento a ser requisitado ao empreendedor.
3. Assim, tendo em vista as considerações constantes da Nota Técnica 025/CGPNM/DIGES/SVS, do Ministério da Saúde, em anexo, e a agregação destas no TR da Rodovia BR-319, venho encaminhar para atendimento a versão definitiva do Termo de Referência para elaboração do Estudo de Impacto Ambiental das obras de pavimentação / reconstrução da rodovia BR-319, entre os Km's 250 e 655,7, no Estado do Amazonas.
4. Destaco que as informações requisitadas pelo Ministério da Saúde constam do Anexo II do TR, e ainda informo que as informações sobre o Componente Indígena requisitadas pela FUNAI já foram devidamente encaminhadas anteriormente e fazem parte do Anexo I do TR.

Atenciosamente,


 JULIO HENRICHS DE AZEVEDO
 Coordenador - COTRA/CGTMO/DILIC

Recebido em: 06/11/2007
 Hora: _____
 Por: _____





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

TERMO DE REFERÊNCIA
DO

ESTUDO DE IMPACTO AMBIENTAL E
RELATÓRIO DE IMPACTO AMBIENTAL

REFERENTE À RECONSTRUÇÃO / PAVIMENTAÇÃO DA RODOVIA BR-319, NO
SEGMENTO ENTRE O KM 250 AO KM 655,7 (ENTRONCAMENTO BR-230(A)), NO
ESTADO DO AMAZONAS.

BRASÍLIA - DF

Estudo a ser elaborado:

Estudo de Impacto Ambiental e Relatório de Impacto Ambiental
(EIA/RIMA)

Empreendimento:

reconstrução / pavimentação da rodovia BR-319, no segmento entre o km
250 ao km 655,7 (entroncamento BR-230(A)), no Estado do Amazonas

Empreendedor:

DNIT - Departamento Nacional de Infra-estrutura de Transportes

INTRODUÇÃO

Inicialmente, deverão ser apresentadas duas cópias do EIA/RIMA, uma em formato impresso e outra em formato digital, para análise preliminar e verificação do atendimento dos itens constantes deste Termo de Referência (check list).

Posteriormente a esta análise preliminar, caso se revelem adequados os estudos, serão definidas por este Instituto o número de cópias necessárias do EIA/RIMA, as deverão ser enviadas para encaminhamento posterior aos Municípios e demais órgãos interessados.

PROCEDIMENTOS DE LICENCIAMENTO

O Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis - IBAMA procederá ao licenciamento ambiental do empreendimento, com base no Art. 225, parágrafos 1º, IV da Constituição Federal. O licenciamento ambiental será realizado de acordo com o Art. 10º, § 4º da Lei nº 6.938/81 e o Decreto 99.274 de 06.06.90 no seu Art. 19º, incisos I, II e III e § 3º e § 5º, ouvindo o Órgão Estadual de Meio Ambiente do Estado do Amazonas.

Os procedimentos de licenciamento ambiental a serem desenvolvidos serão aqueles constantes das Resoluções CONAMA nº 001/1986 e nº 237/1997, sem prejuízo de demais normas legais pertinentes. Como parte integrante do processo de licenciamento, o IBAMA poderá promover Audiências Públicas, conforme a Resolução CONAMA Nº 009/87.

REGULAMENTO APLICÁVEL

Deverão ser considerados todos os dispositivos legais em vigor, a nível federal, estadual e municipal, referente à utilização, proteção e conservação dos recursos ambientais e ao uso e ocupação do solo, sendo que entre estes deverão ser destacados:

- Resoluções CONAMA nº 001/86, 006/86, 009/87, 001/88, 001/90, 013/90, 286/01, 303/02, 357/05 e 237/97, entre outras.
 - Lei nº 9.985, de 18.7.2000, que institui o Sistema Nacional de Unidades de Conservação e estipula a exigência de compensação pela implantação de empreendimentos com significativos impactos ambientais (Artigo 36), e regulamentação pelo Decreto Federal 4340/2002.
 - Lei nº 4.771/65 e alterações, que institui o Código Florestal, estabelecendo as florestas e demais formas de vegetação consideradas de preservação permanente.
 - Lei nº 6.001, de 19/12/73, que dispõe sobre o Estatuto do Índio, e normas complementares.
 - Portaria IPHAN nº 230/2002, para subsídio das ações de Prospecção e Resgate Arqueológico;
 - Demais normas aplicáveis ao empreendimento em questão.
- Será considerado ainda, a Resolução CONAMA Nº 237/97 em seu Art. 10º, § 1º - no procedimento de licenciamento ambiental deverá constar, obrigatoriamente, as certidões das Prefeituras Municipais, decando que o local e o tipo de empreendimento ou atividade estão em conformidade com a legislação aplicável e ocupação do solo.

ESTUDO DE IMPACTO AMBIENTAL - EIA

É um documento de natureza técnica, que tem como finalidade avaliar os impactos ambientais gerados por atividades e/ou empreendimentos potencialmente poluidores ou que possam causar degradação ambiental. Deverá propor medidas mitigadoras e de controle ambiental, garantindo assim o uso sustentável dos recursos naturais. Este estudo se desenvolverá considerando as seguintes abordagens técnicas:

Abordagem Metodológica

Os levantamentos de dados e informações deverão ser realizados, tendo como base fontes primárias. Estas informações poderão ser complementadas com o uso de fontes secundárias (referências bibliográficas, documentais, cartográficas, estatísticas, imagens de satélite etc) obtidas junto a órgãos públicos e agências governamentais especializadas, universidades e instituições de pesquisa.

Diagnóstico Ambiental da Área de Influência, através da caracterização dos meios físicos, ambientais, socioeconômico, contemplando dados primários e secundários, considerando as variações sazonais.

IBAMA DIRETORIA DE LICENCIAMENTO AMBIENTAL.

Proc.: 62606
Rubr.: 100

Fls. 11
1047
62606



A caracterização ambiental deverá ser individualizada e aprofundada quando houver identificação de pontos notáveis, como Unidades de Conservação, Terras Indígenas, Patrimônio Histórico, Cultural, Arqueológico, e ocorrência de Comunidades Tradicionais.

As metodologias adotadas deverão estar de acordo com as normas específicas, com práticas científicas consagradas, explicitadas e justificadas nos capítulos correspondentes.

O Prognóstico Ambiental deverá ser elaborado considerando as alternativas de execução e de não execução do projeto. Esse prognóstico deverá considerar, também, a proposição e a existência de outros empreendimentos na região, e deverá constituir um conjunto de cenários futuros a partir do diagnóstico, considerando as distintas fases de execução das obras e operação da rodovia. Apresentar cenários favoráveis e desfavoráveis.

Os programas de controle ambiental apresentados deverão ser capazes de minimizar e compensar as consequências negativas da atividade e potencializar os reflexos positivos. Os planos de monitoramento e de controle deverão receber um enfoque especial.

Apresentação do EIA/RIMA

O estudo deve ser bem ilustrado com figuras, tabelas, mapas e fotos explicativas e elucidativas de modo a facilitar o entendimento. Todos os mapas desse estudo deverão estar apresentados numa escala compatível com as dimensões das áreas de influência direta e indireta da atividade, devendo ser justificada a sua escolha.

O Estudo de Impacto Ambiental deverá ser apresentado em conformidade com os itens listados, incluindo sua estrutura organizacional, e atendendo todas as exigências abordadas.

As descrições dos meios físico, biótico e socioeconômico e suas interações deverão ser apresentadas, caracterizando a situação ambiental na área de influência antes e após a execução do projeto.

Este estudo desenvolver-se-á conforme os tópicos listados neste Termo de Referência, respeitando as nomenclaturas, títulos e subtítulos, exceto em caso de inserção de itens complementares.

Caso exista algum tipo de impedimento, limitação ou discordância para o atendimento de qualquer dos itens propostos, sua omissão ou insuficiência deve ser justificada com argumentação objetiva, porém bem fundamentada. Todas as referências bibliográficas utilizadas deverão ser mencionadas no texto e relacionadas no capítulo próprio, contendo, no mínimo, as informações referentes a autor, título, origem, ano e demais dados que permitam o acesso à publicação.

Todos os dados com informações espaciais levantados durante a fase de diagnóstico deverão ser apresentados em mapas georreferenciados de acordo com os critérios a seguir.

▲ Textos

Deverá ser entregue ao menos uma via do EIA estudo em meio digital (CD), em formato PDF e/ou documento de texto, preferentemente em arquivo único, devendo ser evitada a subdivisão do estudo em excessivos arquivos.

▲ Dados

Os dados gerados e/ou utilizados pelos estudos devem ser apresentados em formato digital (CD) em forma de tabelas completas, nas quais os resultados físico-químicos, listas de fauna e flora e dados socio-econômicos, entre outros, devem constar com seus respectivos pontos ou vértices das áreas geográficas amostradas.

As localizações geográficas dos pontos ou das áreas devem ser apresentadas preferencialmente no datum SAD69 OU WGS84 no formato de coordenadas planas ou geográficas, e os dados físico-químicos devem ser apresentados em conformidade com a Resolução CONAMA n° 357/05.

▲ Mapas

- Deverão ser utilizados dados de sensoramento remoto (imagens de satélite ou aerofotografias), assim como mapas temáticos de informações ambientais da região (mapa de cobertura vegetal, solos, geologia, geomorfologia e pedologia), em escala adequada. Técnicas de geoprocessamento deverão ser empregadas na avaliação integrada das informações temáticas ambientais, conforme orientações abaixo.

- Todos os mapas desse estudo deverão estar georreferenciados preferentemente no datum SAD69 ou WGS84 no formato de coordenadas planas ou geográficas e apresentados, numa escala compatível com as dimensões das áreas de influência direta e indireta da atividade, devendo ser claramente indicada e justificada a sua escolha.

- todos os mapeamentos temáticos deverão ser apresentado em formato A1 para a Área de Influência Indireta, e formato A3 ou outro de melhor visualização para a Área de Influência Direta, justificando cada caso que não possa atender a essa exigência, por questões de base cartográfica ou para facilitar a apresentação dos dados disponíveis.

- Deverão ser seguidos padrões e normas técnicas em cartografia adotadas, propostas e referenciadas pelo CONCAR – Conselho Nacional de Cartografia.

- O referenciamento geodésico deverá ser efetuado tomando como referência padrão segundo definição do IBGE – referência quanto a Datum Vertical e horizontal e demais padrões cartográficos.

- Os mapas vetoriais deverão ser entregues nos formatos passíveis de exportação para sistema ArcGis ou compatíveis com padrão OpenGIS.

TR DE INÍCIO - IBAMA DIRETORIA DE LICENCIAMENTO AMBIENTAL

3

- Imagens georreferenciadas, se apresentadas, deverão ser entregues em formato GEOTIFF.

- Quando apresentados os arquivos em formato CAD deverão apresentar níveis de informação de acordo com a natureza temática - rios, estradas, limites, etc.

- Os atributos relacionados a cada elemento gráfico que não puderem ser identificados através de níveis de informação, deverão ser armazenados em bancos de dados, planilhas ou formatos compatíveis.

- As feições cartográficas apresentadas deverão estar consistentes quanto à sua topologia e toponímias.

- Adotar padrão de legenda vigente segundo normas CONCAR, IBGE, DSG.

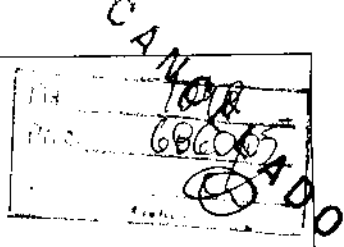
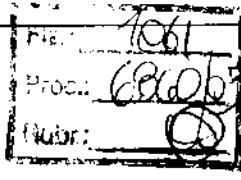
- A escala deverá ser condicionada ao tipo de empreendimento em análise – predominantemente linear, espacial, pontual, por nível de exigência de acurácia e precisão específica de cada classe de empreendimento.

- As escalas deverão ser as seguintes:

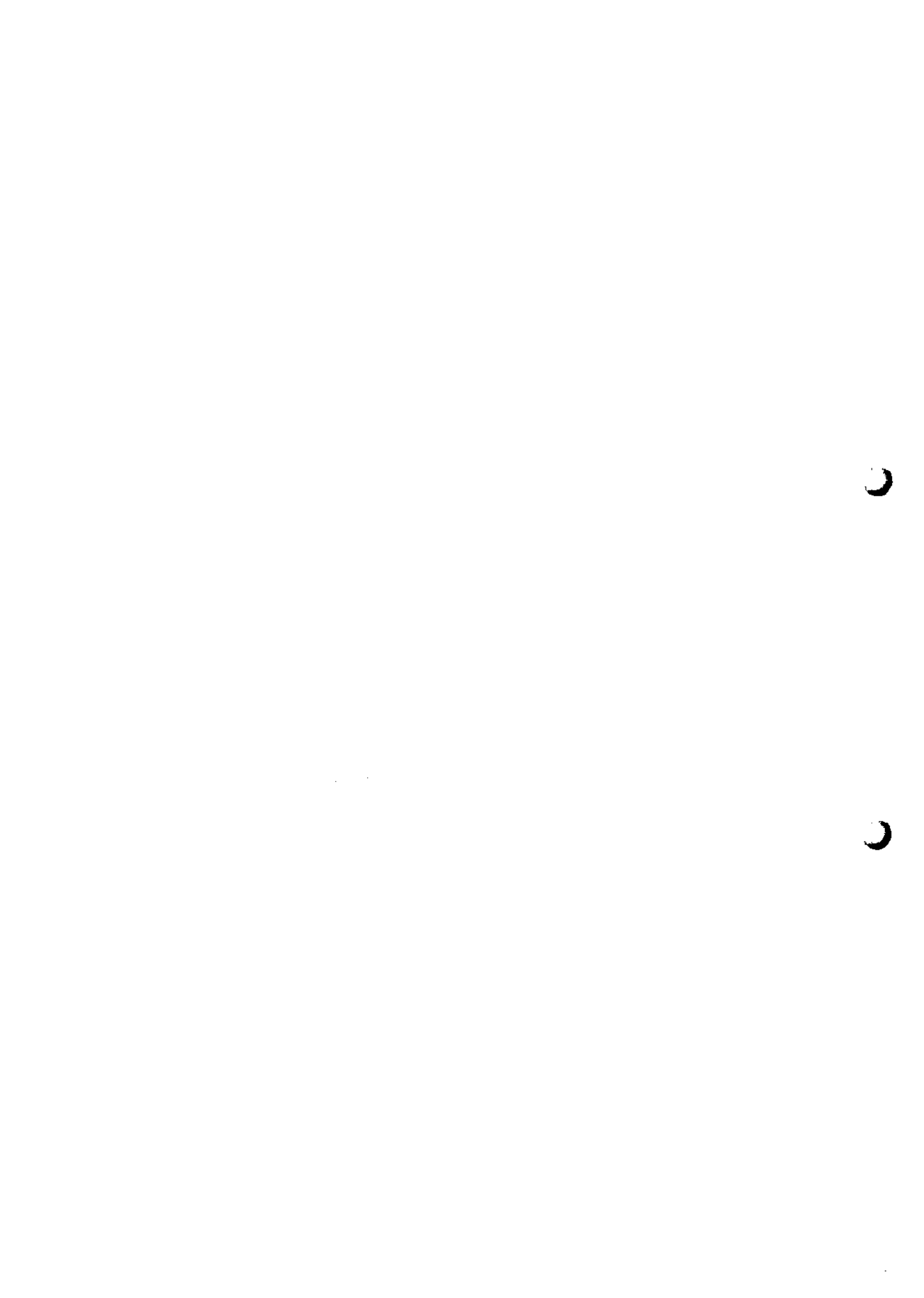
a - Meio Físico: A1 - 1:50.000 e A/D - 1:20.000, salvo quando as bases disponíveis para geologia, geomorfologia e solos forem 1:250.000 (IBGE/DSG, EMBRAPA);

b - Meio Biótico: A1 - 1:50.000 e A/D - 1:20.000;

c - Meio Sócio-econômico: A1 - 1:250.000 e A/D - 1:20.000;



TR DE INÍCIO - IBAMA DIRETORIA DE LICENCIAMENTO AMBIENTAL



ESTUDO DE IMPACTO AMBIENTAL

O EIA a ser elaborado deverá obrigatoriamente atender a itemização (numeração dos itens) apresentada a seguir neste Termo de Referência, sendo que esta condição será observada quando da realização do check list.

1. IDENTIFICAÇÃO DO EMPREENDEDOR E EMPRESA CONSULTORA

1.1 - Identificação do empreendedor

- Nome ou razão social;
- Número do CNPJ;
- Endereço completo;
- Telefone e fax;
- Representantes legais (nome, CPF, endereço, fone, fax e e-mail);
- Pessoa de contato (nome, CPF, endereço, fone, fax e e-mail);
- Registros no Cadastro Técnico Federal (IBAMA);

1.2 - Identificação da empresa consultora

- Nome ou razão social;
- Número do CNPJ;
- Endereço completo;
- Telefone e fax;
- Representantes legais (nome, CPF, endereço, fone, fax e e-mail); e
- Pessoa de contato (nome, CPF, endereço, fone, fax e e-mail);
- Registro no Cadastro Técnico Federal (IBAMA);

1.3 - Dados da equipe técnica multidisciplinar (identificação dos profissionais responsáveis pela elaboração do EIA):

- Nome;
- Área profissional;
- Número do registro no respectivo Conselho de Classe, quando couber;
- Número do Cadastro Técnico Federal (IBAMA); e
- Assinatura da equipe de uma das páginas do EIA, e rubrica dos mesmos em todas as páginas de uma cópia do EIA apresentado.

2 - DADOS DO EMPREENDIMENTO

2.1 - Caracterização do Empreendimento

2.1.1 - Histórico

Apresentar um relato sintetizado do projeto, com histórico e suas particularidades, bem como a situação geral do empreendimento na área de inserção, sua importância e peculiaridades.

2.1.2 - Objetivos do Empreendimento

Apresentar os objetivos (sociais, econômicos e políticos) e as metas do projeto da rodovia, com indicação das melhorias resultantes no sistema de transporte regional hoje existente, apresentando diferentes cenários de fluxo viário.

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

2.1.3 - Justificativas

Apresentar as justificativas para o projeto, abordando os aspectos técnicos, econômicos e sociais.

2.1.4 - Localização Geográfica

Apresentar mapas, com base em imagens de satélite atualizadas georreferenciadas ou aerofotocintas, em escala e resoluções adequadas, com o eixo projetado da rodovia, incluindo a malha viária atual e outros pontos notáveis existentes.

Os mapeamentos temáticos deverão ser apresentado em formato que permita boa visualização, justificando cada caso que não possa atender a essa exigência, devido questões de base cartográfica ou para facilitar a apresentação dos dados disponíveis.

Apresentar mapa com a disposição do empreendimento, de modo a fornecer os seguintes itens:

- Localização geográfica da rodovia existente;
- Malha viária existente e prevista;
- Principais núcleos urbanos e rurais (vilas, povoados, aglomerações e assentamentos) da Área de Influência Direta e Indireta;
- Tipologia vegetal na área de influência direta e indireta, e a caracterização temática da mesma;
- cursos d'água transpostos; todas as áreas legalmente protegidas (Áreas de Preservação Permanente), áreas alagáveis na Área de Influência Direta, Terras Indígenas e Unidades de Conservação Federais, Estaduais e Municipais (este item na Área de Influência Direta);
- Possíveis locais para áreas de empréstimo, jazidas, bota-foras e canteiros-de-obra;
- Principais obras-de-arte especiais propostas;
- Indicação de outras interferências consideradas relevantes.

2.1.5 - Inserção regional

Análise completa das inter-relações do empreendimento com os planos e/ou programas em andamento ou propostos na área de influência, bem como a legislação ambiental vigente, e considerando:

- A. Identificação dos programas públicos ou da iniciativa privada que possam interferir, positiva ou negativamente, no projeto;
- B. Informar as atividades ou empreendimentos da área de influência que venham potencializar os impactos ambientais gerados;
- C. Analisar a possibilidade de implantação de empreendimentos rodoviários para interligação das sedes municipais da Área de influência Indireta ao eixo da rodovia BR-319.

2.1.6 - Órgão Financiador / Valor do Empreendimento

Informar o órgão financiador e o custo total do empreendimento.

2.2 - Descrição do Projeto

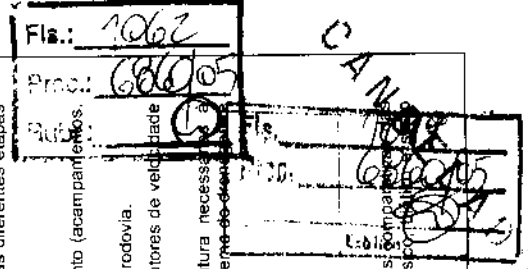
Descrever o projeto com base em dados técnicos, apresentando mapeamento quando necessário, e considerando:

- A seção tipo (dimensões das pistas de rolamento, acostamentos e faixa de domínio, off set etc) em toda a sua extensão;
- Localização e caracterização das principais travessias de cursos d'água e Obras-de-Arte Especiais (OAE) previstas, apresentando caracterização preliminar de dimensionamento das estruturas de drenagem, em função da caracterização hidrográfica das bacias hidrográficas interceptadas;
- A estimativa de volumes de terraplanagem compreendendo cortes, aterros, empréstimos, bota-foras e jazidas;
- A tecnologia a ser empregada para execução de aterro nas várzeas e áreas de baixada; e para travessia dos cursos d'água;
- O tipo de revestimento a ser utilizado na faixa de rolamento e acostamento;
- A origem, quantificação e qualificação de mão-de-obra (estimativa) a ser empregada nas diferentes etapas de implementação do empreendimento;
- A possível localização das jazidas, bota-foras e canteiros de obra;
- A listagem dos equipamentos e materiais necessários à implantação do empreendimento (acampamentos, usina-de-asilto, alojamentos, depósitos de materiais etc);
- o volume de tráfego e os tipos de carga transportada esperados na fase de operação da rodovia;
- Os limites de velocidade e localização / tipificação de possíveis sonorizadores e/ou redutores de velocidade a serem propostos;
- Deverão ser listadas e mapeadas, em escala compatível, as obras de infraestrutura necessárias à implantação do empreendimento, tais como: desvios; acessos; obras de arte especiais; sistema de drenagem; equipamentos de segurança;
- Apresentar cronograma físico-financeiro do empreendimento.

3 - ALTERNATIVAS TECNOLÓGICAS E LOCACIONAIS

3.1 Alternativas Locacionais

Apresentar as alternativas de variante de traçado (locacionais), utilizando-se de planilhas compatíveis com as interferências ambientais vinculadas a cada alternativa e para cada meio considerado: físico e ambiental.





econômico, indicando, inclusive, a magnitude de cada impacto considerado e a consequente justificativa da alternativa selecionada.

Deverão ser analisados os seguintes tipos de alternativas:

- 3.1.1 - Gerais: referentes às alternativas gerais de localização da rodovia.
- 3.1.2 - Específicas ou locais: referentes às alternativas locais ou pontuais na implantação do projeto, como num ponto específico, como forma de minimizar a interferência em Áreas de Preservação Permanente, desviar comunidades, ou locais que demandem grande área de supressão de vegetação.
- 3.1.3 - Não realização do empreendimento.

3.2 Alternativas Tecnológicas

Apresentar as alternativas tecnológicas de implantação do empreendimento (tipos de pavimento, métodos construtivos, etc), demonstrando as vantagens e desvantagens, bem como os impactos ambientais relacionados a cada tipo de alternativa tecnológica de construção.

4 - ÁREA DE INFLUÊNCIA DO EMPREENDIMENTO

O Estudo de Impacto Ambiental deverá definir os limites da área geográfica a ser afetada diretamente pelo empreendimento e das áreas que sofrerão sua influência, direta ou indiretamente. Além das delimitações, essas áreas deverão ser caracterizadas segundo suas peculiaridades e impactos a que serão submetidas.

Para o atendimento a esse item do Estudo de Impacto Ambiental deverão ser considerados parâmetros como bacia hidrográfica e uso / ocupação do solo, bem como de indicadores sociais, ecossistemas predominantes, populações fragmentadas e indicadores mais relevantes para a conservação da biodiversidade encontrada na região (bacias, cobertura vegetal, fragmentos vegetais, entre outras).

4.1 - Área Diretamente Afetada

Deverá compreender áreas que sofrerão intervenções diretas em função das atividades inerentes ao empreendimento (áreas afetadas pelas obras, supressão de vegetação, acessos, estruturas de apoio, obras-de-arte, áreas de empréstimo, jazidas e bota-foras etc).

4.2 Área de Influência Direta

Deverá compreender áreas reais ou potencialmente ameaçadas pelos impactos diretos da implementação e operação do empreendimento, bem como das atividades associadas e decorrentes.

Além destes limites mínimos, deverá ser realizada delimitação de outras áreas a serem incorporadas ou agregadas à Área de Influência Direta, em função das características físicas, biológicas, sociais e econômicas e das particularidades do empreendimento.

Devido às características presentes da região de entorno e pelos diversos impactos diretos e efetivos do empreendimento (interferências negativas sobre a fauna, interceptação de corredores ecológicos, melhoria e aumento do tráfego de veículos e pessoas, aumento da quantidade de acesso e ramais etc) a definição da área de influência direta do empreendimento deverá abranger, no mínimo:

-05 (cinco) quilômetros de cada margem do eixo da rodovia proposta.

Além destes limites mínimos, deverá ser realizada delimitação de outras áreas a serem incorporadas ou agregadas à área de influência direta, em função das características físicas, biológicas, sociais e econômicas e das particularidades do empreendimento.

4.3 Área de Influência Indireta

Deverá abranger a região sobre a qual os impactos indiretos da obra incidirão considerando os meios físico, biótico e, principalmente, socioeconômico, este relacionado às possíveis alterações na dinâmica de uso e ocupação do solo, na dinâmica das comunidades e de fluxo rodoviário. Ela deverá abranger os ecossistemas e o sistema sócio-econômico, e incorporar, no mínimo, o território dos municípios atravessados pela rodovia.

Devido às características e potencialidades de interferências ambientais do empreendimento (incetivo à ocupação do entorno, migração populacional, aumento do desmatamento do entorno, grilagem etc) não será aceita definição da área de influência indireta do empreendimento que não contemple as seguintes extensões:

- Sentido Leste - Oeste: área contida no interflúvio dos rios Madeira e Purus;

- Sentido Norte - Sul: área situada entre as cidades de Manaus/AM e Porto Velho/RO.

5 - DIAGNÓSTICO AMBIENTAL

O Diagnóstico Ambiental deverá ser apresentado sob a forma de uma análise integrada do ambiente, com base no conceito de Unidade de Paisagem ou metodologia similar, que deverá conter a interação dos componentes de maneira a caracterizarem-se as principais inter-relações dos meios físico, biótico e antrópico / sócio-

IR DEFINTIVO - IBAMA DIRETORIA DE LICENCIAMENTO AMBIENTAL

7

econômico.

Os seguintes temas deverão ser abordados:

5.1 - MEIO FÍSICO

5.1.1 - Metodologia aplicada

Apresentar a Metodologia empregada para levantamento dos dados e informações que subsidiaram o detalhamento de cada item relacionado ao Meio Físico, apresentando a forma e andamento dos trabalhos de levantamento de dados primários e/ou secundários.

Deverá ser apresentado para cada item subsequente a ser detalhado o correspondente mapeamento com as delimitações das Áreas de Influência, com escala e resolução adequadas, e apresentado em formato que permita boa visualização, justificando cada caso que não possa atender a essa exigência, devido questões de base cartográfica ou para facilitar a apresentação dos dados disponíveis.

5.1.2 - Clima

• Caracterizar as condições climáticas, considerando aspectos como a precipitação, temperatura, balanço hídrico, insolação média, umidade do ar, e circulação atmosférica. Todos esses aspectos devem considerar todos os meses do ano (sazonalidade).

• Considerar informações das estações meteorológicas existentes e bibliografia especializada.

5.1.3 - Geologia

• Realizar análise descritiva detalhada da geologia das áreas onde estão previstas as obras (litologia predominante, coluna estratigráfica, grau de alteração das rochas e declividades de terrenos).

• apresentar mapeamento da geologia regional, abrangendo a área de influência indireta.

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

• Identificação e localização geográfica prevista das possíveis jazidas de solo, areia, pedras etc a serem utilizadas para realização das obras, para os casos em que o material será proveniente de jazidas não comerciais.

• levantamento dos alvarás de pesquisa ou portarias de lavra para exploração mineral concedidas pelo Departamento Nacional de Produção Mineral nas áreas de influência do empreendimento, focando nas áreas previstas para exploração de jazidas.

• Levantamento das cavidades naturais e monumentos naturais relevantes, se existentes.

5.1.4 - Geomorfologia

• Descrição geomorfológica da área de implantação deve compreender as formas e a dinâmica de relevo, indicando a presença ou a propensão à erosão, assoreamento e inundações sazonais.

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

• Deverá ser apresentado mapa geomorfológico em escala adequada para as principais feições observadas.

5.1.5 - Solos

• mapeamento e descrição das classes de solo (de acordo com o Sistema de Classificação da Empresa Brasileira de Pesquisa Agropecuária - EMBRAPA - 1999 e 2006), em escala compatível, para a Área de Influência Indireta.

• Apresentar descrição e indicação dos graus de aptidão agropecuária e de erodibilidade dos solos na Área de Influência Indireta, com apresentação de mapa temático.

5.1.6 - Recursos Hídricos

Hidrologia e Hidrogeologia

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

• Caracterizar o regime hidrológico das bacias hidrográficas da Área de Influência Indireta.

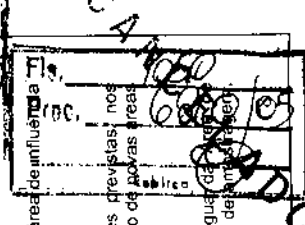
• Apresentar avaliação da interferência da rodovia existente, bem como das intervenções previstas nos corpos d'água ou em regiões úmidas e/ou alagadiças (intercepção, barramento e aterramento de áreas áreas etc).

Qualidade da Água

• Avaliar as qualidades física, química e biológica das águas dos principais cursos d'água da Área de Influência Direta, com as justificativas para os critérios de escolha dos pontos e parâmetros de monitoramento.

IR DEFINTIVO - IBAMA DIRETORIA DE LICENCIAMENTO AMBIENTAL

1063
68605





tendo por subsídio a Resolução CONAMA nº 367/05, visando o respectivo controle e monitoramento durante a execução das obras.

- Deverão ser observados os seguintes parâmetros mínimos: temperatura (°C), cor, turbidez, sólidos dissolvidos totais (mg/l), OD (mg/l), DBO5, pH, Nitrato, Nitrato, Nitrogênio Amônia (mg/l), Fosforo total-P (mg/l), Clorofila "a", coliformes termotolerantes e óleos e graxas.

- Deverão ser apresentadas as metodologias de análise, laudos laboratoriais e os limites de detecção dos métodos utilizados, sendo que, no mínimo, deverão ser amostrados os seguintes locais: **principais corpos d'água interceptados e com realização dos principais OAE previstos; e corpos d'água contíguos aos canteiros-de-obra e às jazidas previstas.**

5.2 - MEIO BIOTICÓ

5.2.1 - Metodologia aplicada

- Apresentar a Metodologia empregada para levantamento dos dados e informações que subsidiaram o detalhamento de cada item relacionado ao Meio Biótico, apresentando a forma e andamento dos trabalhos de levantamento de dados primários e/ou secundários.

- Deverá ser feita uma descrição dos procedimentos metodológicos utilizados com justificativa, caracterizando as estações de coleta e a similaridade entre os pontos, mapeando a sua localização, justificando a escolha dos pontos e a análise de cada parâmetro;

- Levantamentos primários devem ser as fontes principais das informações;

- As informações a serem apresentadas deverão considerar e contemplar a sazonalidade do ambiente (estação seca e chuvosa);

- Todas as fontes de informação secundária devem ser identificadas, assim como todas as publicações relativas à ecologia da região, seguindo as normas da ABNT.

- Deverá ser apresentado para cada item subsequente a ser detalhado o correspondente mapeamento com as delimitações das Áreas de Influência, com escala e resolução adequadas, e apresentado formato que permita boa visualização, justificando cada caso que não possa atender a essa exigência, devido questões de base cartográfica ou para facilitar a apresentação dos dados disponíveis

5.2.2 - Flora

- Apresentar informações sobre a flora da Área de Influência Indireta a partir de dados secundários, englobando os trabalhos e levantamentos científicos na região disponíveis.

- Caracterizar, a partir de dados primários através de levantamentos florísticos, todas as formações vegetais existentes nativas (incluindo seu grau de conservação ou estágio de regeneração) na Área de Influência Direta do empreendimento. Os levantamentos florísticos deverão abranger plantas de todos os hábitos e em todos os estratos considerando ainda o fator de sazonalidade (no mínimo duas campanhas, sendo uma no período de chuvas e outra no período da seca), sendo que os resultados deverão conter a classificação taxonômica, nome vulgar, científico, hábito, estrato e local de ocorrência de cada espécie coletada.

- Destaque deve ser dado a espécies endêmicas, raras, ameaçadas de extinção, biindicadoras, de interesse medicinal e econômico, e aquelas protegidas por legislação federal, estadual e municipal.

- Procurar estabelecer e avaliar as relações entre os fatores abióticos do meio físico (clima, relevo, hidrografia e edafologia) com a distribuição das formações vegetais nativas na paisagem.

- Elaborar mapas da vegetação das Áreas de Influência Direta e Indireta, utilizando-se da interpretação de imagens de satélite ou fotografias aéreas (recentes) e estudos eventualmente existentes, de forma a classificar as formações nativas quanto ao estágio de sucessão, domínios e fitofisionomias existentes, integrando-os aos itens de uso e ocupação do solo.

- Deverão ser apresentadas tabelas com quantitativos totais e percentuais de áreas de fitofisionomias existentes, bem como de áreas já antropizadas, nas Áreas de Influência Direta e Indireta.

- Deverão ser apresentadas tabelas com quantitativos totais e percentuais de áreas de fitofisionomias existentes, bem como de áreas já antropizadas, nas Áreas de Influência Direta e Indireta.

- Caracterizar corredores ecológicos e o estado de conservação e/ou regeneração dos mesmos.

- Apresentar estimativa das áreas em que haverá supressão de vegetação, caracterizando qualitativa e quantitativamente a vegetação a ser suprimida com a respectiva representação cartográfica.

5.2.3 - Fauna

- Levantamento de riqueza e abundância de espécies da fauna da área de influência. Deverão ser amostrados os seguintes grupos: herpetofauna, ictiofauna (nos pontos de travessia de corpos d'água), avifauna e mastofauna. Deverão ser incluídos outros conjuntos faunísticos, caso se revelem importantes como indicadores biológicos ou relevantes nos ecossistemas.

- Esse levantamento deverá ser realizado nos diferentes tipos fitofisionômicos de vegetação, assim como nas áreas de transição, considerando aspectos qualitativos e quantitativos, os habitats preferenciais, distribuição geográfica, aspectos relevantes da biologia reprodutiva, espécies que migram na área ou a usam para

procriação.

- Para o levantamento das espécies e identificação das áreas de ocorrência (do parágrafo anterior), deverá ser dada atenção especial aos seguintes critérios:

- ameaçadas de extinção, raras e endêmicas, além de espécies biindicadoras.

- caçadas pela população local e de interesse econômico;

- de interesse científico ou médico-veterinário;

- migratórias; e

- protegidas por legislação federal, estadual e/ou municipal.

- Deverão ser apresentadas as tabelas de espécies contendo: os nomes científicos e populares, local onde foi encontrada (fitofisionomia e ambiente); e tipo de amostragem (coleta, visualização, vocalização, entrevistas, pegadas, etc), e as referências e/ou especialistas reportados na identificação dos espécimes.

- Apresentar, para cada grupo taxonômico amostrado, a curva de esforço amostral estabilizada, bem como as metodologias adotadas para coleta e análise dos dados, com justificativas.

- Passagens de fauna - Identificar corredores ecológicos interceptados pelo empreendimento e que possam permitir fluxo de espécies entre os ecossistemas identificados, apresentando a metodologia utilizada, identificando os principais obstáculos à circulação da fauna entre os ecossistemas, existentes e/ou decorrentes da implantação do empreendimento, propondo medidas de mitigação.

- Caracterizar, junto à população local, a prática de caça, apresentando as técnicas utilizadas, espécies frequentemente abatidas e motivação, visando à implantação de programas de educação ambiental.

5.2.4 - Unidades de Conservação

- Identificar as Unidades de Conservação - UC's municipais, estaduais e federais (**existentes**), incluindo as RPPN's, porventura existentes na área de influência direta e indireta, cotando a distância entre elas e rodovia, bem como apresentar as interações da instalação e operação do empreendimento em relação a estas Unidades.

- Identificar as Unidades de Conservação - UC's municipais, estaduais e federais (**propostas pelo Governo Estadual e/ou Municipais**, bem como aquelas propostas pelo Grupo de Trabalho coordenado pelo Ministério do Meio Ambiente no âmbito da Área de Limitação Administrativa Provisória da BR-319), cotando a distância entre elas e a rodovia, bem como apresentar as interações da instalação e operação do empreendimento em relação a estas Unidades.

- Apresentar mapeamento das Unidades de Conservação existentes e propostas identificadas (com indicação das zonas de amortecimento instituídas, ou caso inexistentes, de *buffer's* externos de 10 km), com escala e resolução adequadas, e apresentado em formato que permita boa visualização, justificando cada caso que não possa atender a essa exigência, devido questões de base cartográfica ou para facilitar a apresentação dos dados disponíveis

- Abordar as possíveis modificações e interferências que poderão ser causadas pelo empreendimento nas UC's existente ou previstas, ocorrendo sobre a inserção do empreendimento no contexto das UC's. Havendo plano de manejo é importante que o mesmo seja considerado.

5.2.5 - Bioindicadores

- após o diagnóstico da biota, deverão ser propostos, com as devidas justificativas técnicas, os bioindicadores, ou seja, as espécies, ou grupos de espécies que poderão ser utilizados como indicadores de alterações da qualidade ambiental em programas de monitoramento.

5.2.6 - Síntese

- Ao final, deverá ser feita uma síntese para todo o meio biótico, inter-relacionando as análises dos vários grupos taxonômicos, e contendo discussões sobre a biodiversidade da área de influência da rodovia, sua inserção no contexto biogeográfico, sua importância na dinâmica dos ecossistemas, sua fragilidade e os principais impactos que poderão advir da construção e operação do empreendimento.

5.3 - MEIO SÓCIO-ECONÔMICO

5.3.1 - Metodologia aplicada

- Apresentar a Metodologia empregada para levantamento dos dados e informações que subsidiaram o detalhamento de cada item relacionado ao Meio Sócio-econômico, apresentando a forma e andamento dos trabalhos de levantamento de dados primários e/ou secundários.

- Deverá ser apresentado para cada item subsequente a ser detalhado o correspondente mapeamento com as delimitações das Áreas de Influência, com escala e resolução adequadas, e apresentado em formato que permita boa visualização, justificando cada caso que não possa atender a essa exigência, devido questões de base cartográfica ou para facilitar a apresentação dos dados disponíveis

2

3

5.3.2 - Caracterização Populacional

- Apresentar, para as Áreas de Influência Direta e Indireta: quantitativo, distribuição e mapeamento da população (povoados, aglomerações, assentamentos etc); densidade populacional; zoneamentos existentes, etc.
- Caracterizar as Áreas de Influência, identificando a infra-estrutura existente e as demandas em relação à: educação, saúde, transporte, de energia elétrica, comunicação, abastecimento de água, coleta e tratamento de esgoto, coleta e disposição de lixo.
- Caracterização sobre a organização social da área, indicando os grupos e ou instituições existentes, lideranças, movimentos comunitários.
- Apresentar os fluxos migratórios identificando: origem, tempo de permanência e principais causas da migração, quando couber.
- Verificar os padrões de migração existentes e as interferências sobre os Municípios atravessados (pressões sobre os serviços de saúde, educação e segurança pública, e também condições de habitação e moradia) pelo fluxo significativo de pessoas para o entorno (atração de população, ocupação do entorno e grilagem), durante e posteriormente ao fim das obras.

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

- Análise da ocorrência regional de doenças endêmicas (malária, febre amarela, leishmaniose etc), e verificação ao longo da Área de Influência Direta de áreas com habitats favoráveis para o surgimento e proliferação de vetores.
- Apresentar informações sobre Condições de Saúde e Doenças Endêmicas conforme os itens "a" até "j" da Nota Técnica 025/CGPNCM/DIGES/SVS, do Ministério da Saúde, constante do Anexo II deste TR.
- Análise das medidas necessárias de monitoramento e controle da proliferação dos vetores de doenças endêmicas nos canteiros-de-obra, acampamentos, jazidas etc.

5.3.4 - Estrutura Produtiva e de Serviços

- Apresentar e caracterizar a estrutura produtiva e serviços exercidos na Área de Influência Indireta: contribuição de cada setor, nível tecnológico por setor, aspectos da economia informal; e relação de troca entre as economias local, regional e nacional, incluindo a destinação da produção local.
- Identificar os vetores de crescimento regional e suas interferências com o empreendimento proposto, bem como as expectativas da comunidade local em relação ao empreendimento.
- Apresentar as atuais atividades econômicas das comunidades do entorno da rodovia, na Área de Influência Direta, com destaque para os principais produtos (extrativismo, atividade pesqueira etc), bem como indicar as potencialidades existentes.

- Verificar o potencial de mudanças das características produtivas atuais ao longo da área de influência (extrativismo, atividade pesqueira etc), através do incremento populacional gerado pela rodovia, bem como potencial avanço de atividades agropecuárias.

5.3.5 - Uso e Ocupação do Solo

- Caracterização da paisagem através da análise descritiva da evolução da ocupação humana na região, empreendimento, em escala adequada.
- Caracterizar as interferências da rodovia nos trechos em que este interceptará comunidades nas margens da rodovia, relacionando com possíveis medidas de mitigação.
- Apresentar a estrutura fundiária existente nas áreas do entorno da rodovia, com regime de posse e propriedade (áreas públicas ou privadas) e uso da terra na região.
- Identificar os vetores de crescimento regional e suas interferências com o empreendimento proposto, bem como as expectativas da comunidade local em relação ao empreendimento.
- Analisar a possibilidade de maximização dos impactos ambientais da pavimentação da rodovia BR-319, através da implantação de novos empreendimentos rodoviários ou ramais de acesso para interligação das sedes municipais da Área de influência Indireta ao eixo da rodovia.
- Analisar previsões de mudanças na cobertura vegetal (vetores de desmatamento) decorrentes não apenas da implantação da rodovia, mas dos seus efeitos indiretos, como aumento da ocupação regional; implantação irregular de ramais, acessos e estradas secundárias; aumento da área agropecuária e de exploração florestal; bem como projetos estais de rodovias, estradas e assentamentos rurais.
- Verificar junto ao INCRA e Institutos de Terras Estaduais a possibilidade de implantação de projetos de assentamentos rurais na Área de influência Direta da rodovia, analisando as implicações no processo de ocupação regional.

- Avaliar com base em empreendimentos similares e bibliografia especializada a possibilidade do desenvolvimento de grilagem no entorno da rodovia, devido às melhorias de acesso e valorização da terra na região.

- Verificação, junto ao Departamento Nacional de Produção Mineral - DNPM - da presença de áreas com o direito de lavra ou documento equivalente que permita a exploração mineral na Área de Influência, relacionando com as demandas de materiais do empreendimento.

5.3.6 - Reassentamento e Desapropriação

- Estimativa e mapeamento de todas as áreas previstas para indenização e desapropriação devido às intervenções realizadas para implantação do empreendimento.
- Apresentar procedimentos e medidas para reassentamento e desapropriação das populações atingidas.

5.3.7 Caracterização das Comunidades Tradicionais e/ou Quilombolas

- Verificar a existência de comunidades Quilombolas na área de influência do empreendimento, caracterizando-as em caso positivo.
- Verificar a existência de povos e comunidades tradicionais, conforme definidos pelo Decreto nº 6.040/2007, caracterizando-as em caso positivo.
- Para todos os grupos identificados (Comunidades Tradicionais e Quilombolas) deverá ser apresentado: a sua localização, descrição das suas atividades econômicas e fontes de renda (agricultura, caça, pecuária, artesanato e outras atividades produtivas), seus aspectos culturais, suas expectativas em relação ao empreendimento, bem como as interferências diretas e indiretas do empreendimento nestas comunidades.

5.3.8 Caracterização das Comunidades Indígenas

- Apresentar informações sobre as comunidades indígenas na área de influência do empreendimento, conforme Termo de Referência emitido pela FUNAI, constante do ANEXO I deste TR.

5.3.9 - Patrimônio Histórico, Cultural e Arqueológico

- Histórico da ocupação territorial da região afetada pelo empreendimento, caracterizando o contexto etno-histórico e arqueológico regional.
- Identificação do patrimônio arqueológico que contemple a Portaria IPHAN nº 230/2002, com contextualização arqueológica e etno-histórica da área de influência do empreendimento, por meio de levantamento exaustivo de dados secundários e levantamento arqueológico de campo, visando subsidiar Programa de Prospeção e Resgate Arqueológico, de acordo com as exigências do IPHAN, conforme legislação vigente.
- Identificar e mapear possíveis áreas de valor histórico, turístico, cultural e paisagístico na área de influência direta, para nortear a definição do traçado da rodovia.

5.4 Passivos Ambientais

- Deverão ser identificados, descritos e devidamente localizados em mapas em escala adequada, a ocorrência de eventuais passivos ambientais decorrentes da implantação da rodovia existente.
- Para todos os meios Físico, Biótico e Sócio-econômico, também deverá ser realizado e considerado o levantamento dos passivos ambientais, resultantes das intervenções e/ou eventos ocorridos desde a implantação do empreendimento, na ADA e AID, bem como a solução adequada para os mesmos.
- Deverão ser enfocadas as seguintes situações de passivos ambientais:

- Meio Físico (áreas de empréstimos, bola-foras ou outras áreas de apoio abandonadas; processos erosivos em desenvolvimento ou desenvolvidos pela instalação e/ou falta de conservação da rodovia; estruturas pontes de madeira ou bueiros arcos abandonados; taludes de corte ou de aterro com processos erosivos em desenvolvimento; falhas de manutenção ou entupimento de drenagem com riscos a plataforma da rodovia; falhas de manutenção de drenagem com desenvolvimento de processos erosivos na faixa de domínio e em áreas de terceiros etc).
- Meio Biótico (Áreas de Preservação Permanente suprimidas nas interseções com cursos d'água na faixa de domínio etc).
- Meio Sócio-econômico (ocupações permanentes da faixa domínio nas Áreas de Preservação Permanente na AID, ou que impliquem em risco de acidentes; grandes acúmulos de resíduos sólidos (lixo) na faixa de domínio da rodovia, etc).

- Deverão ser apresentados no Levantamento de Passivos Ambientais:

- Mapeamento dos passivos ambientais identificados, com localização georreferenciada dos mesmos.
- Identificação e descrição de cada passivo ambiental, com relatório fotográfico e croquis/representações.
- apresentar mapeamento georreferenciado geológico/geotécnico dos passivos ambientais tipo: erosões, erosivas e escorregamentos em taludes de corte e aterro.

3: 2005
RUBR.: 66606
Proc.: 688/05
Fig.: 1062
A



- descrição das condições geomecânicas e geotécnicas dos passivos (do meio físico), apresentando relatório fotográfico;
- Descrição de causas e consequências do passivo ambiental;
- Apresentação das soluções propostas.

6 - ANÁLISE INTEGRADA

Após os diagnósticos setoriais deverá ser realizada uma análise que caracterize a Área de Influência da Rodovia de forma global. Para tanto, deverão ser analisadas as condições ambientais e suas tendências evolutivas, de forma a compreender a estrutura e a dinâmica ambiental da região.

Resaltar o tipo de antropização em andamento e o que poderá ocorrer devido à implantação do projeto, e a capacidade da infra-estrutura existente de absorver tal afluxo. Analisar sobre o aspecto de desenvolvimento da região com suas perdas e ganhos ambientais.

Esta análise terá como objetivo fornecer o conhecimento capaz de embasar a identificação e a avaliação dos impactos decorrentes do empreendimento, bem como a qualidade ambiental futura da região.

7 - PROGNÓSTICO AMBIENTAL E AVALIAÇÃO DOS IMPACTOS AMBIENTAIS

7.1 - Prognóstico Ambiental

Na elaboração deste prognóstico deverá ser levada em consideração as condições ambientais e sociais emergentes, com e sem a implantação do projeto, conduzindo a proposição de medidas destinadas ao equacionamento dos impactos ambientais decorrentes do mesmo.

Deverão ser analisados os impactos da rodovia, sobre o meio ambiente, de uma forma integrada em suas fases de implantação e operação. Esta avaliação, abrangendo os impactos negativos e positivos do empreendimento, levará em conta o fator tempo, determinando, na medida do possível, uma projeção dos impactos imediatos, a médio e longo prazo: temporários, permanentes e críticos; reversíveis e irreversíveis; locais e regionais.

Apresentar prognóstico dos impactos do empreendimento sobre a flora e fauna considerando os diversos tratamentos analisados e a alternativa de não execução do empreendimento.

Deverá ser apresentada uma síntese conclusiva dos impactos que poderão ocorrer nas fases de obra e operação da rodovia, acompanhada de suas interações.

7.2 - Identificação dos Impactos Ambientais

Na análise dos impactos identificados, deverão constar:

Metodologia de identificação dos impactos e os critérios adotados para a interpretação e análise de suas interações;

- Valoração, magnitude e importância dos impactos; apresentar metodologia utilizada, análise comparativa e justificativa da classificação, se o impacto for significativo;

- Descrição detalhada dos impactos sobre cada fator ambiental relevante, considerado no diagnóstico ambiental;

Síntese conclusiva dos impactos relevantes a serem ocasionados nas fases de implantação (adequação de capacidade e melhorias operacionais) e operação da rodovia, acompanhada de suas interações; e

- Alternativas tecnológicas e locais para a realização do empreendimento, considerando-se os custos ambientais (a serem considerados os meios biótico, físico e socioeconômico) nas áreas críticas.

Até o final deste item deverá ser apresentado um resumo na forma de planilha contendo o levantamento de impactos relacionados às atividades do empreendimento nas fases de projeto, implantação e operação. Esta planilha deverá conter as condições de ocorrência dos impactos, suas magnitudes, grau de importância e as medidas necessárias para o seu controle.

8 - MEDIDAS MITIGADORAS, COMPENSATÓRIAS E PROGRAMAS AMBIENTAIS

8.1 Medidas Compensatórias e Mitigadoras:

Com base na avaliação dos possíveis impactos ambientais do empreendimento e as medidas recomendadas que venham a minimizá-los, maximizá-los, compensá-los ou eliminá-los.

As medidas mitigadoras e compensatórias devem ser instituídas no âmbito de programas, os quais deverão ser materializados com o objetivo de garantir eficiência às ações a serem executadas.

8.2 - Programas de Controle e Monitoramento

Deverão ser propostos programas integrados para o monitoramento ambiental na área de influência direta, visando acompanhar a evolução da qualidade ambiental e permitir a adoção de medidas complementares de

controle.

Os programas ambientais de controle deverão considerar:

- o componente ambiental afetado;
 - a fase do empreendimento em que deverão ser implementadas;
 - o caráter preventivo ou corretivo e sua eficácia;
 - o agente executor, com definição de responsabilidades e;
 - o cronograma de execução das medidas segundo a duração do impacto.
- Os programas de monitoramento e acompanhamento dos impactos deverão indicar e justificar:
- Parâmetros selecionados para a avaliação dos impactos sobre cada um dos fatores ambientais considerados;
 - Rede de amostragens, incluindo seu dimensionamento e distribuição espacial;
 - Métodos de coleta e análise das amostras;
 - Periodicidade das amostragens para cada parâmetro, segundo diversos fatores ambientais.

Além dos programas considerados básicos, torna-se obrigatória a proposição de outros programas ambientais, decorrentes dos cenários do prognóstico ambiental e dos resultados da avaliação de impactos ambientais.

Alguns dos principais programas a serem desenvolvidos, sem esgotar a série de programas que poderão ser propostos, são:

- Programa de Gestão e Supervisão Ambiental, para desenvolvimento, monitoramento e supervisão das ações constantes das Medidas e outros Programas Ambientais a serem desenvolvidos;
- Plano Ambiental de Construção, que deverá contemplar as diretrizes básicas a serem empregadas durante a execução das obras e a atuação de trabalho, estabelecendo mecanismos eficientes que garantam a execução das obras com o controle, monitoramento e mitigação dos impactos gerados. E com medidas de Gerenciamento de Resíduos Sólidos e Efluentes Líquidos na fase de construção;
- Programa de Monitoramento dos Impactos Diretos e Indiretos do empreendimento, com revisão, atualização e/ou proposição contínua das medidas mitigadoras e/ou compensatórias dos impactos;
- Programa de Prevenção e Controle de processos erosivos;
- Programa de Recuperação de Áreas Degradadas e Passivos Ambientais:
 - Sub-programa de Recuperação de Áreas Degradadas, com ênfase nas áreas de empréstimo, bota-foras, áreas de apoio e canteiros-de-obra;
 - Sub-programa de recuperação dos Passivos Ambientais decorrentes da implantação anterior da rodovia;

F. Programa de Monitoramento da Qualidade da Água (nas travessias dos cursos hídricos contíguos às intervenções e no canteiro-de-obras).

G. Programa de Monitoramento da Fauna e Bioindicadores;

H. Programa de Monitoramento e Controle do Atrapelamento da fauna;

I. Programa de Controle de Supressão de Vegetação (a ser implementado conforme Autorização a ser requisitada junto ao IBAMA);

J. Programa de Apoio às Comunidades Tradicionais (quando couber), promovendo a prática de atividades econômicas sustentáveis em relação às condições ambientais locais e seus aspectos culturais, e propondo medidas de potencialização das interferências positivas diretas e indiretas do empreendimento nestas comunidades, e mitigando as interferências negativas;

K. Programa de Prospeção e Resgate Arqueológico (Portaria IPHAN nº 230/02);

(Os trabalhos relacionados com a identificação do patrimônio arqueológico, tanto na etapa de levantamento em campo, a ser realizado na fase de diagnóstico; como na etapa de resgate e de monitoramento, implementados na fase de implantação, deverão ser previamente autorizados pelo IPHAN, atendendo ao disposto na legislação vigente)

L. Programa de Fiscalização e Controle da Ocupação da Faixa de Domínio, de forma a:

- prevenir a instalação indevida e desordenada de acessos, ramais e acessos à rodovia, longo da rodovia;
- prever instrumentos de monitoramento e controle dos ramais e acessos à rodovia;
- medidas de fiscalização periódica da faixa de domínio pelo DNIT e construtoras para constatar estes acessos;
- ações de desinstalação dos acessos e comunicação aos órgãos ambientais responsáveis, irregularidades.

Fl.: 2066
 PROC.: 62005
 CA
 0205
 0206/05
 040



- M. Programa de Educação Ambiental:
- M.1 Sub-programa de Educação Ambiental destinado às comunidades litorâneas à rodovia.
 - M.2 Sub-programa de Capacitação Funcional em temas ambientais relacionados às obras da rodovia (Plano Ambiental de Construção), destinado aos empregados diretos e terceirizados;
- N. Programa de Comunicação Social para as populações do entorno do empreendimento.
- O. Programa de Indenização, Reassentamento e Desapropriação.
- P. Programa de Prevenção de Endemias, voltado ao monitoramento e controle do avanço de doenças endêmicas na região de influência da rodovia, especialmente em relação aos vetores de malária, no canteiro-de-obras e acampamentos.
- Q. Programa de Gerenciamento de Riscos Ambientais
- R. Plano de Ação de Emergência, direcionado ao transporte de produtos perigosos;
- S. Outros, em função das singularidades e características da região.

9. CONCLUSÕES

Deverão ser apresentadas as conclusões sobre os resultados dos estudos de avaliação ambiental do empreendimento, enfocando os seguintes pontos:

- Prováveis modificações ambientais na região (ambientais, sociais ou econômicas) decorrentes da implementação do projeto, considerando a adoção das medidas mitigadoras e compensatórias propostas;
- Benefícios e malefícios sociais, econômicos e ambientais decorrentes da implantação e operação da rodovia;
- Avaliação do prognóstico realizado quanto à viabilidade ambiental do projeto.

10. BIBLIOGRAFIA

Listar a bibliografia consultada para a realização dos estudos, especificada por área de abrangência do conhecimento, de acordo com as normas técnicas de publicação da ABNT.

11. GLOSSÁRIO

Formular uma listagem dos termos técnicos utilizados no estudo.

12. RELATÓRIO DE IMPACTO AMBIENTAL – RIMA

O RIMA deve ser apresentado em volume separado, deverá conter as informações técnicas geradas em linguagem clara e objetiva, de fácil entendimento e acessível ao público em geral.

Este relatório deverá ser ilustrado por mapas, quadros, gráficos, tabelas e demais técnicas de informação e comunicação visual auto-explicativas, de modo que a população em geral possa entender claramente as consequências ambientais do projeto e suas alternativas, comparando as vantagens de cada uma delas.

O RIMA deverá ser elaborado de acordo com o disposto na Resolução CONAMA nº 001/86, contemplando necessariamente os tópicos constantes do Art. 9º.

Para tanto o RIMA refletirá as conclusões do Estudo de Impacto Ambiental e conterá, no mínimo:

- Os objetivos e justificativas do projeto, sua relação e compatibilidade com as políticas setoriais, planos e programas governamentais;

- A descrição das atividades, especificando a área de influência, mão-de-obra, os processos e técnicas operacionais, os empregos diretos e indiretos a serem gerados;

- A síntese dos resultados dos estudos de diagnóstico ambiental da área de influência do projeto;

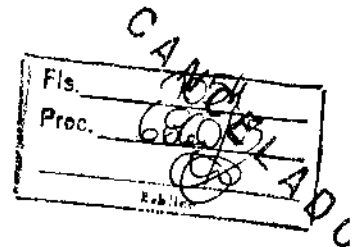
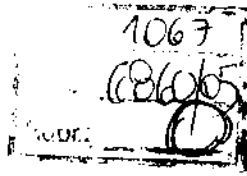
- A descrição dos prováveis impactos ambientais da atividade, considerando o projeto, suas alternativas, os horizontes de tempo de incidência dos impactos e indicando os métodos, técnicas e critérios adotados para sua identificação, quantificação e interpretação;

- A caracterização da qualidade ambiental futura da área de influência, comparando as diferentes situações da adoção do projeto e suas alternativas, bem como com a hipótese de sua não realização;

- A descrição do efeito esperado das medidas mitigadoras previstas em relação aos impactos negativos, mencionando aqueles que não puderam ser evitados, e o grau de alteração esperado;

- Os programas ambientais de acompanhamento e monitoramento dos impactos;

- Avaliação da região com e sem o empreendimento, comparando benefícios e impactos negativos que trará para a região.







SERVICÓ PUBLICO FEDERAL
MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE - MMA
INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS - IBAMA
DIRETORIA DE LICENCIAMENTO AMBIENTAL

ANEXO II

DO TERMO DE REFERÊNCIA DO EIA/RIMA
REFERENTE À RECONSTRUÇÃO / PAVIMENTAÇÃO DA RODOVIA
BR-319, NO SEGMENTO ENTRE O KM 250 AO KM 655.7
(ENTRONCAMENTO BR-230(A)), NO ESTADO DO AMAZONAS

DOCUMENTO: NOTA TÉCNICA 025/CGPNCM/DIGES/SVS, DO
MINISTÉRIO DA SAÚDE E RESOLUÇÃO Nº 286/2001, DO CONSELHO
NACIONAL DE MEIO AMBIENTE

Fis.:	1068
Proc.:	6860/05
Rubr.:	0

Fis.:	1055
Proc.:	6860/05
Rubr.:	0

2

3

4



Fls. 1069
Proc. 6860/0
Rubr. (1)

Fls. 1056
Proc. 6860/05
Rubr. (1)

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 050/2007 - COTRA/CGTMO/DILIC

Brasília, 06 de novembro de 2007

Dos Técnicos: Geza de Faria Arbocz - Técnico Especializado
Mariana Graciosa Pereira - Analista Ambiental
Wanderlei Reinecke - Analista Ambiental

Ao Coordenador: Júlio Henrichs de Azevedo
COTRA/CGTMO/DILIC

Assunto: Vistoria realizada à rodovia BR-319, entre as cidades de Porto Velho/RO e Manaus/AM, entre os dias 17 e 21 de setembro de 2007.

Processo: 02001.006721/2006-42

INTRODUÇÃO

Este documento apresenta os resultados da vistoria técnica realizada entre os dias 17 e 21 de setembro deste ano, ao empreendimento denominado BR-319, rodovia compreendida entre as cidades de Manaus, no Estado do Amazonas e Porto Velho, no Estado de Rondônia.

A rodovia BR-319 foi motivo de divergência entre DNIT e IBAMA, tendo posicionamentos antagônicos quanto aos procedimentos de licenciamento ambiental do empreendimento, devido às obras a serem realizadas pelo DNIT.

Este IBAMA, após vistoria em 2005 em toda a extensão da rodovia, constatou que a rodovia possui trechos diferenciados em relação à situação de manutenção do pavimento asfáltico e estado de conservação ambiental do entorno, e assim orientou o DNIT quanto a diferentes procedimentos de licenciamento ambiental de acordo com cada trecho específico identificado.

Assim, a problemática relacionava-se à exigência de EIA/RIMA para o trecho da rodovia entre o trecho entre as coordenadas geográficas 20M 743419 / 9537436 e UTM 20M 482233 / 9196086, aproximadamente entre os km's 177,8 e 655,7 da rodovia, com cerca de 450km de extensão, o qual demanda licenciamento ambiental ordinário, tendo em vista que as obras relacionam-se à reconstrução / pavimentação da rodovia (com segmentos sem cobertura asfáltica ou com pavimento completamente deteriorado). Quanto ao restante da rodovia, ou seja, entre os Km's 0,0 e 177, e Km's 655,7 e 877,4 podiam ser realizado termos de compromisso com o DNIT para a sua regularização ambiental.

O DNIT, por sua vez, argumentava que a rodovia BR-319 em toda a sua extensão deveria ser objeto de regularização ambiental através da Portaria Interministerial 273/2004, pois considerava que as obras na rodovia somente restringiam-se à restauração do pavimento asfáltico. No entanto, as intervenções a serem realizadas relacionavam-se à reconstrução da rodovia, com realização de desmatamentos, substituição de obras-de-arte, implantação de acostamentos, alagamento de plataforma, revitalização da base, abertura e utilização de grande volume de jazidas e áreas de apoio, e troca integral de todo o pavimento asfáltico.

JGJA
(1)



Para tentar dirimir esta questão envolvendo conflito de posicionamentos entre o DNIT e IBAMA foi instaurada Comissão de Arbitragem junto à Advocacia-Geral da União, desde outubro de 2005, buscando a resolução desta problemática entre esses órgãos federais. Em recentes tratativas no âmbito dessa Câmara, foi firmado Termo de Acordo e Compromisso entre DNIT e IBAMA de modo a adequar o licenciamento e regularização ambiental da rodovia BR-319. Tendo sido assinado em junho de 2007, nos seguintes termos, com alguns ajustes quanto às quilometragens dos trechos:

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

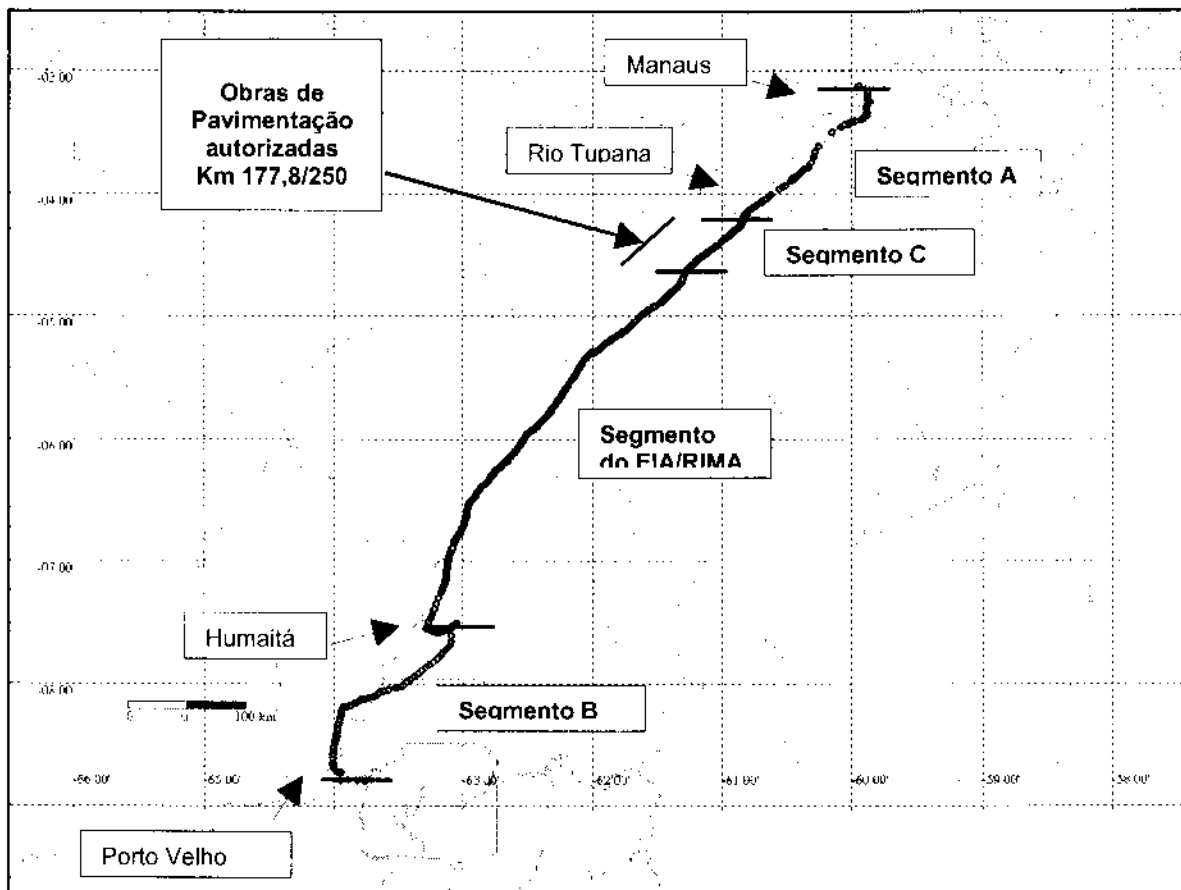


Figura 1: Visão geral da rodovia entre Porto Velho/RO e Manaus/AM, com localização dos Segmentos constantes do Termo de Acordo e Compromisso.

Para o Segmento entre os Km's 250 e 655,7 foi estabelecido entre IBAMA e DNIT que este trecho demanda licenciamento ambiental ordinário da rodovia pelo IBAMA, somente dando-se continuidade a essas obras deste trecho, após a atestação da viabilidade ambiental do empreendimento, e posterior emissão da devida Licença de Instalação.

No SEGMENTO C acima (Km 177,8 ao 250) o DNIT ficou autorizado a proceder a finalização das obras de pavimentação/reconstrução e a instalação/substituição de obras-de-arte, bem como a mitigação dos impactos ambientais já desenvolvidos, recuperação das áreas degradadas, e controle e prevenção dos processos erosivos.



1031
08/05

Fis.	4038
Proc.	600/05

Nos segmentos SEGMENTOS A e B ficaram autorizadas as obras de manutenção, conservação e restauração, bem como recuperação dos passivos ambientais da rodovia, excetuando do objeto do Termo a autorizações para a exploração de jazidas, "bota-fora", construção de canteiros, acessos e remoção de vegetação e outras atividades que demandem licenças ou autorizações específicas.

Assim, foi acordado via Termo de Compromisso que os licenciamentos ambientais das áreas de apoio nos segmentos A, B e C seriam realizadas pelos Órgãos Estaduais de Meio Ambiente, ou seja, as jazidas e áreas de empréstimo, bota-foras (depósitos de material excedente), depósitos de materiais (areia, seixos, cascalhos, argila etc) e canteiros-de-obra. Quanto às necessárias Autorizações de Supressão de Vegetação para a faixa de domínio da rodovia seriam de responsabilidade deste IBAMA.

Nestes segmentos A, B e C foi acordado que as obras-de-arte especiais relacionadas às pontes a serem construídas no rio Castanho, rio Tupunã ou Tupana, rio Igapó-açu e rio Madeira, entre outras pontes, dependerão de licenciamento ambiental a ser realizado junto ao IBAMA. Bem como em relação à duplicação, alargamento ou instalação de pontes nestes segmentos dependem de licenciamento específico neste Instituto.

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

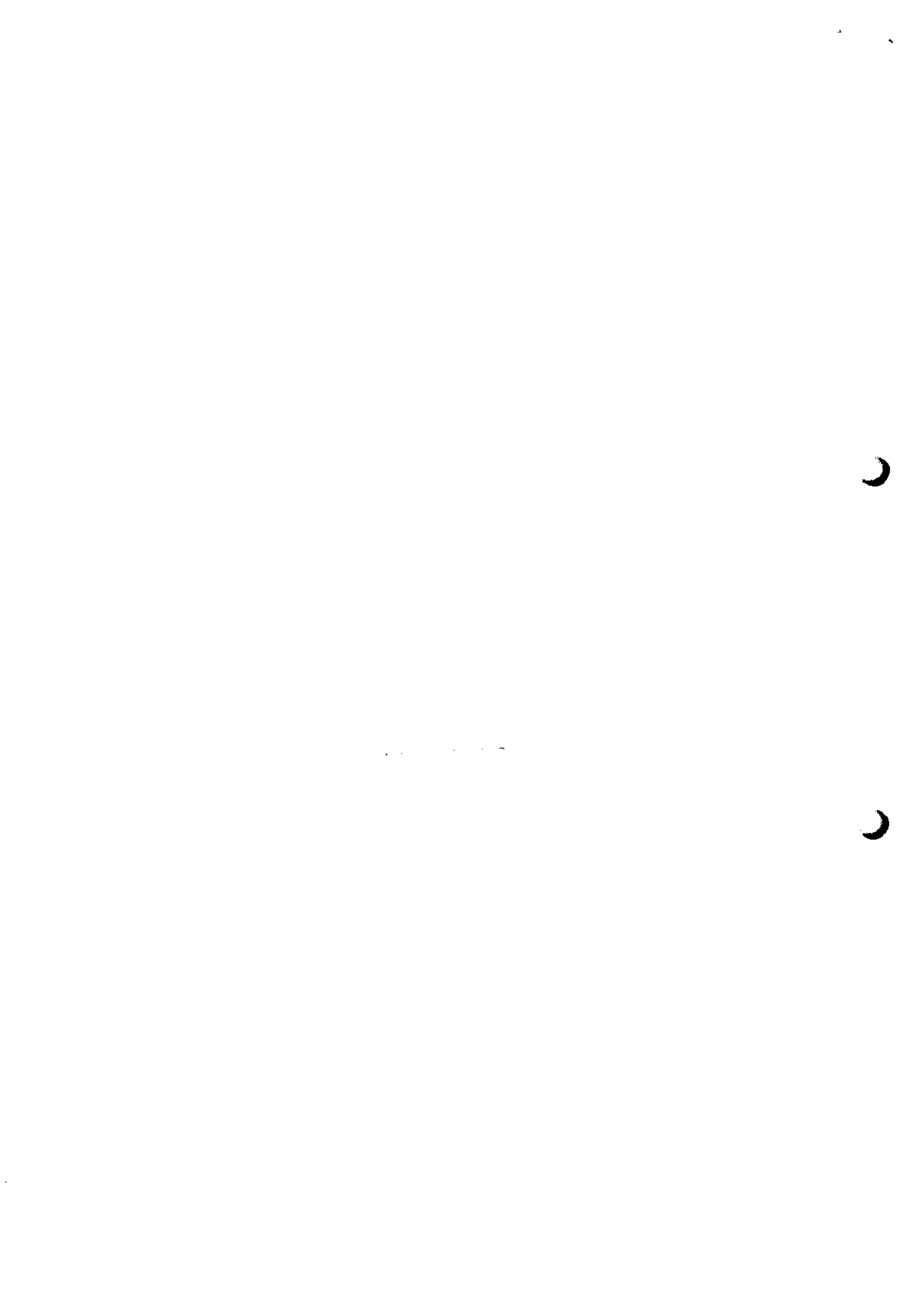
Destaca-se no entanto, que desde 2005, e mesmo com as divergências à época entre DNIT e IBAMA, a Construtora GAUTAMA Ltda, contratada pelo DNIT para a realização das obras entre os Km's 166 e 370, não requereu qualquer pedido de licenciamento ambiental neste IBAMA, para a utilização de áreas de apoio às obras, bem como solicitação de desmatamentos. Desta forma, este Instituto em 2006 levantou todos os locais nesse segmento que estavam sendo utilizados de forma irregular, relacionadas às áreas de empréstimo (jazidas de material), bota-foras (locais de deposição de material excedente), áreas de apoio (depósitos de material de construção, canteiros-de-obra, usinas de asfalto), substituição de obras-de-arte; ou outras ações executadas pela empresa GAUTAMA de forma irregular, como desmatamentos, ocupação e/ou intervenção em Áreas de Preservação Permanente, assoreamento e/ou aterramento de rios e igarapés, entre outros.

Assim, em 2006 foram emitidos diversos Autos de Infração em desfavor da Construtora GAUTAMA Ltda, relacionados à:

- Abertura e utilização de Áreas de Empréstimo (22 áreas), Bota-foras (05 áreas), Áreas de Apoio (05 áreas) e Canteiro-de-obra (01 área);
- Substituição/Implantação de Obras-de-arte (total de 35 bueiros);
- Implantação de caminhos de serviço/desvios (04 pontos);
- Desmatamento / Ocupação de Irregular de Áreas de Preservação Permanente, em 41 locais com dimensões variáveis;
- Desmatamento de área florestal, objeto de especial preservação, nos seguintes itens e áreas (hectare), em desacordo com o Artigo 50 da Lei nº 9605/1998 e Artigo 37 do Decreto nº 3179/1999:
- Desmatamento de área florestal sem autorização, em 30 locais com dimensões variáveis;
- Lançamento de resíduos e/ou detritos (lixo e esgoto) em desacordo com normas e regulamentos;
- Causar poluição por lançamento de detritos em desacordo com normas e regulamentos (assoreamento de cursos d'água), em 21 cursos hídricos.

Quanto a esses ilícitos foi elaborado o Relatório de Vistoria 026/2006/COTRA/CGTMO/DILIC/IBAMA, que lista todas essas ocorrências, inclusive este documento balizou as sanções administrativas contra a Construtora GAUTAMA Ltda. Vale destacar que todas as áreas relacionadas à Jazidas e Áreas de Empréstimo, Bota-foras, Áreas de Apoio/ depósitos de materiais e o canteiro-de-obra

MJP.



1077
 (086)05
 1

Fis. 1059
 Proc. 0860/05
 00

foram embargados na mesma ação fiscalizatória, além de estarem embargadas desde 2006 a abertura de novas áreas similares e a instalação de novas obras-de-arte sem a devida autorização do IBAMA.

No entanto, atualmente o DNIT rescindiu, em 2007, o contrato com a Construtora GAUTAMA para pavimentação/reconstrução da rodovia neste trecho, passando sua responsabilidade ao 6º Batalhão de Engenharia de Construção. Assim, a vistoria neste trecho foi realizada objetivando a verificação da situação atual das obras neste trecho, bem como atualizar os dados referentes às jazidas, áreas de empréstimo, canteiro-de-obras e áreas de apoio embargadas pelo IBAMA em 2006. Tal constatação servirá para verificar se houve a abertura de novas áreas ou a instalação de novas obras-de-arte sem a respectiva autorização ambiental, comparando-os com os dados levantados no Relatório de Vistoria 026/2006/COTRA/CGTMO/DILIC/IBAMA, o que, em caso positivo, demandará novas sanções administrativas contra a Construtora GAUTAMA.

DESENVOLVIMENTO DA VISTORIA

A vistoria contou com a participação de técnicos desta Diretoria, bem como representantes da CGMAB/DNIT e técnica da Estação Ecológica do Cuniã do Instituto Chico Mendes. Para melhor logística da vistoria optou-se iniciá-la em Porto Velho/RO, seguindo a rodovia até o entroncamento com a BR-230(A), posteriormente a segunda parte da rodovia foi iniciada a partir de Manaus/AM e chegando até o Km 250 da mesma, ponto de finalização das obras.

Assim, para facilitar o entendimento e a localização do pontos notáveis e características ambientais constatadas em vistoria optou-se pela apresentação em separado de cada Segmento da rodovia, como citado no Termo de Acordo e Compromisso:

SEGMENTO B	KM INICIAL	KM FINAL
ENTRONCAMENTO BR-230(A) - INÍCIO TRAVESSIA RIO MADEIRA (PORTO VELHO/RO)	655,7	877,4

Iniciando desde a Travessia da balsa no rio Madeira em Porto Velho até o entroncamento com a BR-230(A) - rodovia Transamazônica -, nas proximidades de Humaitá/AM. Na vistoria de 2005 feita pelo IBAMA, este trecho possuía boas a médias condições de trafegabilidade e algumas obras de manutenção do pavimento asfáltico, sendo as obras previstas foram enquadradas à época como intervenções de Restauração, conforme Portaria Interministerial PI - nº 273/04.

Houve a divisão do Segmento B da rodovia em diversos lotes de obras, promovida pelo DNIT de acordo com cada construtora contratada para as intervenções, tal separação foi efetuada da forma a seguir:

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

Lote 04 - como a vistoria foi iniciada a partir da travessia de balsa do rio Madeira, em Porto Velho, o Lote 04 foi o primeiro a ser vistoriado. Segundo o observado este trecho apresenta quase metade da extensão do Lote com as obras de restauração do pavimento e adequação do acostamento já finalizadas, restando ainda em segmentos alternados do lote a execução de obras de recapeamento

MJP.



1073
06/06/07

Fls. 11060
Proc. 006075

do pavimento, além da sinalização vertical e horizontal, e também obras de manutenção de alguns bueiros já existentes.

Destaca-se ainda que o projeto da ponte sobre o rio Madeira, não pertencente a este Lote, está sendo licenciada pelo DNIT junto à SEDAM/RO (Orgão Estadual de Meio Ambiente de Rondônia), e que, segundo informações do DNIT, estará prestes a ser emitida a Licença Prévia por esse órgão. No entanto, segundo o Termo de Acordo e Compromisso a ponte sobre o rio Madeira deverá ser ter seu processo de licenciamento conduzido pelo IBAMA, mesmo que posteriormente à emissão da Licença Prévia.

Como as obras de terraplanagem necessárias ao acostamento e alargamento da plataforma já foram realizadas não necessidade neste Lote de demandas de material para instalação de jazidas ou áreas de empréstimo.



Figura 2: segmento do Lote 04 já finalizado



Figura 3: segmento com demanda de recapeamento e finalização da instalação do pavimento.

Neste Lote são previstas obras de alargamento de pontes, as quais foram construídas na época de pavimentação da rodovia e somente ocupando meia-pista. Nestas pontes serão necessárias intervenções em Área de Preservação Permanente, que demandarão a realização da caracterização da vegetação e do quantitativo de supressão/intervenção, informações estas que deverão ser posteriormente encaminhadas pelo DNIT. A vegetação das pontes, em sua maioria, encontra-se degradada, salvo alguns casos onde há interceptação de vegetação de maior porte, segundo pode ser visualizado a seguir.

Destaca-se que deverá ser esclarecido também se haverá necessidade de instalação de canteiro provisório para essas obras nas pontes, e descrição se haverá demanda de material de empréstimo para os aterros. Além disso, será necessário a retirada dos restos de antigas pontes de madeira laterais à ponte atual, possivelmente utilizadas como alternativa de tráfego durante a construção da ponte.

As pontes vistoriadas neste Lote foram:

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

MJP.



7074
6860/05

Fis. 106
Proc. 6860/05
Rubrica

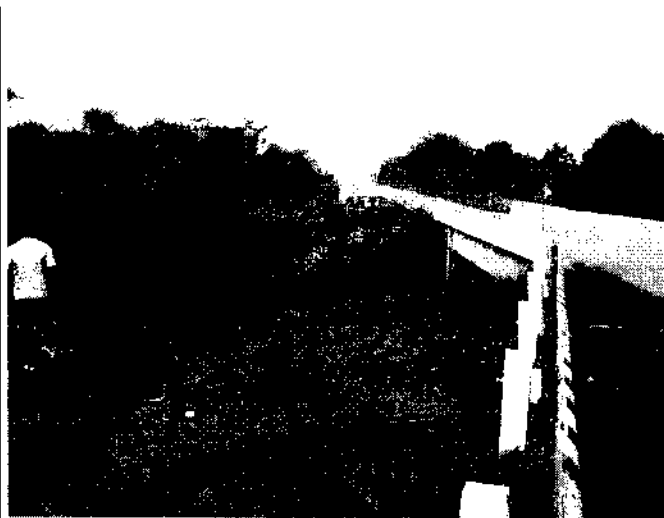


Figura 4

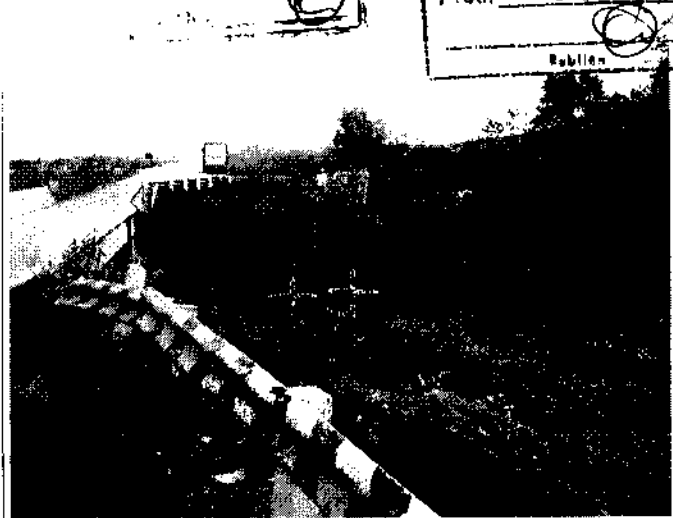


Figura 5

Ponte Km 834,9 - Igarapé Galo
(Coordenada UTM 20L 393898 / 9070242)

Dimensões: 20,00 x 10,80



Figura 6



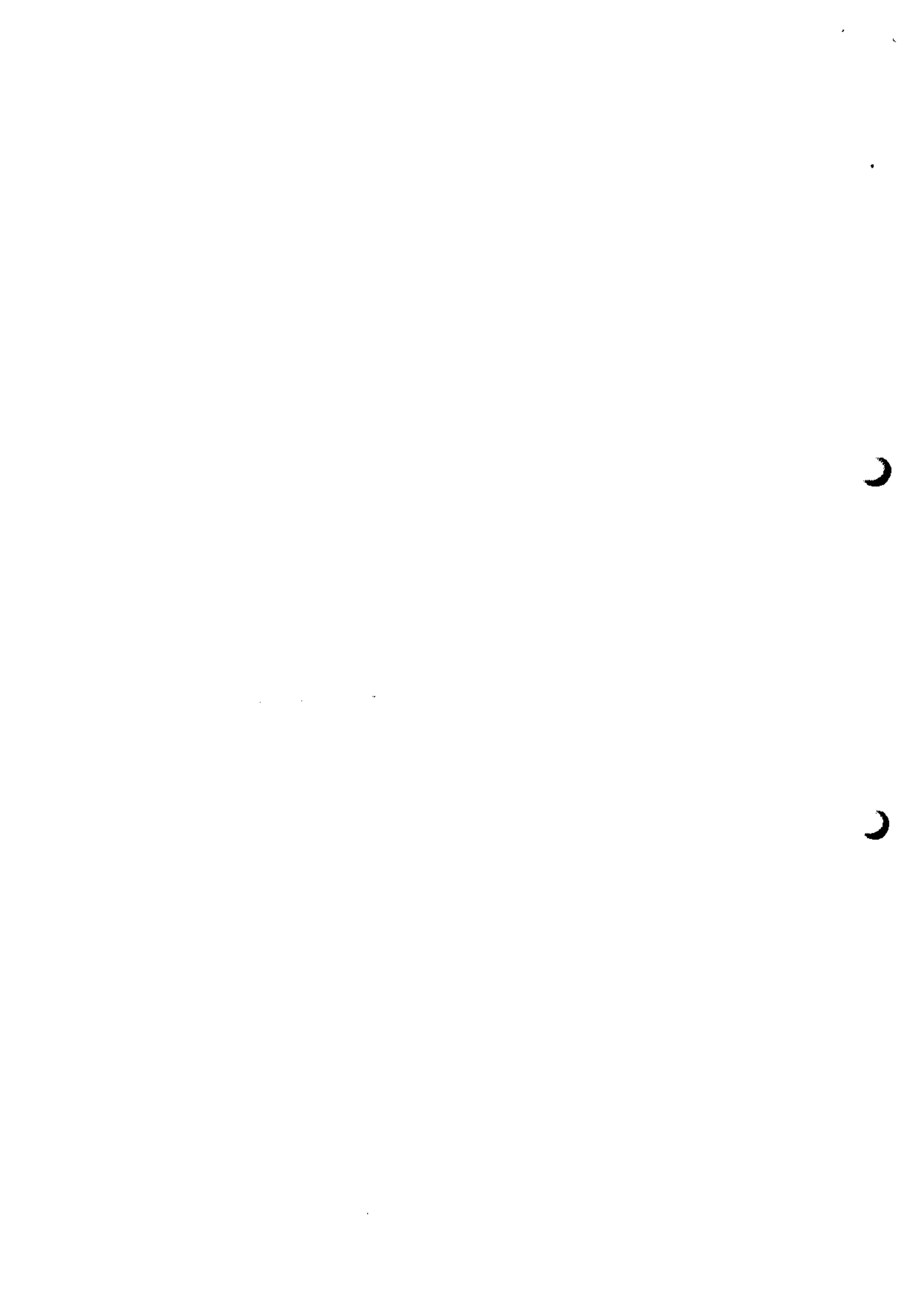
Figura 7

Lote 03 - neste trecho as obras ainda não foram iniciadas, sendo que as obras previstas para são relacionadas à restauração do pavimento, alargamento da plataforma e adequação do acostamento. Para as obras ainda será necessário a instalação de jazida(s) para aporte de material de empréstimo.

No andamento da vistoria constatou-se a existência da Comunidade de Canutama ou Açuanópolis, com cerca de 30 casas, que é interceptada pela rodovia. Segundo moradores locais o povoado localiza-se parcialmente em terras de um fazendeiro, no entanto, também ocupa em parte a faixa de domínio da rodovia, segundo o mesmo há interesse da comunidade em ser declarada como povo de origem indígena, mas não foi confirmada a existência de processo declaratório em andamento junto à FUNAI. Esta comunidade apresenta-se a única povoação existente entre Porto Velho e Humaitá, e será afetada diretamente pelas obras de restauração da rodovia.

Foi visitada também a área pretendida pelo 5º Batalhão de Engenharia de Construção para implantação do canteiro-de-obras, referente à pastagem com indivíduos arbóreos isolados, na lateral da rodovia e localizada na coordenada UTM 20L 430602 / 9106278.

MJP ds



Fls.: 1073
 Proc.: 686005
 Data: 02/05/15

Fls.: 1073
 Proc.: 686005
 Data: 02/05/15

4
 04 D O

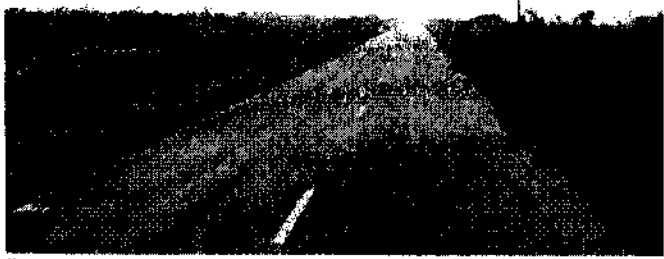


Figura 8: visão geral das características atuais do segmento do Lote 03

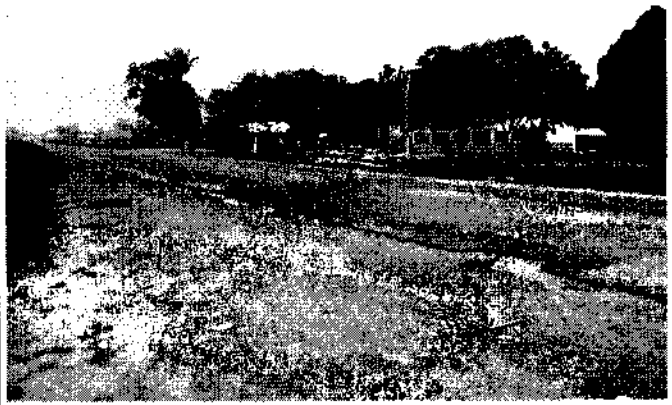


Figura 9: Comunidade de Canutama ou Açuanópolis



Figura 10: local pretendido para instalação do canteiro-de-obras



Figura 11: exemplo de demanda de finalização de obras de troca de bueiro

Também serão necessárias intervenções para obras de finalização ou manutenção de alguns bueiros neste trecho, como aqueles localizados nas coordenadas UTM: 20L 417781/9100153; 20L 423579 / 9101759 e 20L 428025 / 9103829. Pode-se visualizar que em alguns bueiros, com obras por finalizar, não houve a devida retirada do aterro de contenção do cursos hídricos, necessitando que essa retirada seja realizada imediatamente após ao término das obras.

Neste Lote são previstas obras de alargamento de pontes, como no Lote anterior, conforme a seguir:

Ponte Km 810,4 Igarapé Preto Coordenada UTM 20L 400021 / 9092381 Dimensões: 25,00 x 10,80	Ponte Km 807,4 Igarapé Castanhalzinho Coordenada UTM 20L 402797 / 9093152 Dimensões: 25,00 x 10,80
---	--

MYP
 02/05/15



Fis. 1076
Proc. 68605
Escala: 1:50

Fis. 1063
Proc. 68605
Escala: 1:50



Figura 12



Figura 13

Ponte Km 805,0 Igarapé Açua

Coordenada UTM 20L 405042 / 9093876

Dimensões: 50,00 x 10,80

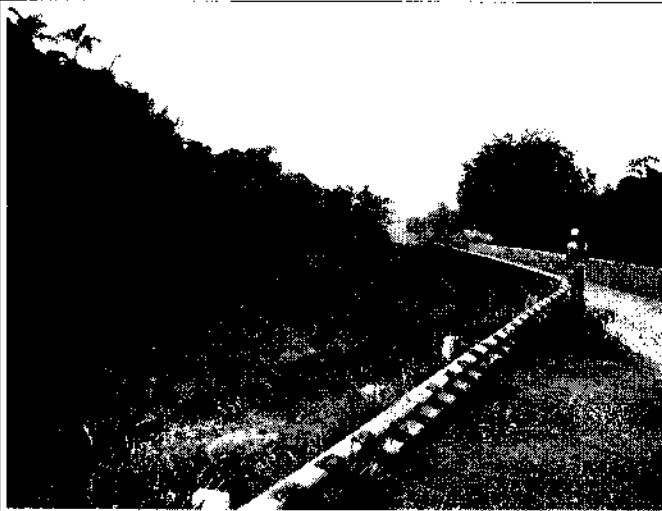


Figura 14



Figura 15: exemplo de restos de antigas pontes de madeira abandonadas no leito do rio

Ponte Km 789,0 Igarapé São Bernardo

Coordenada UTM 20L 418791 / 9100431

Dimensões: 50,00 x 10,80

Ponte Km 770,4 Igarapé do Índio

Coordenada UTM 20L 434377 / 9107447

Dimensões: 25,00 x 10,80

mgp 48



Fis. 1077
Proc. 686005
Lote 02

Fis. 1077
Proc. 686005
Lote 02



Figura 16

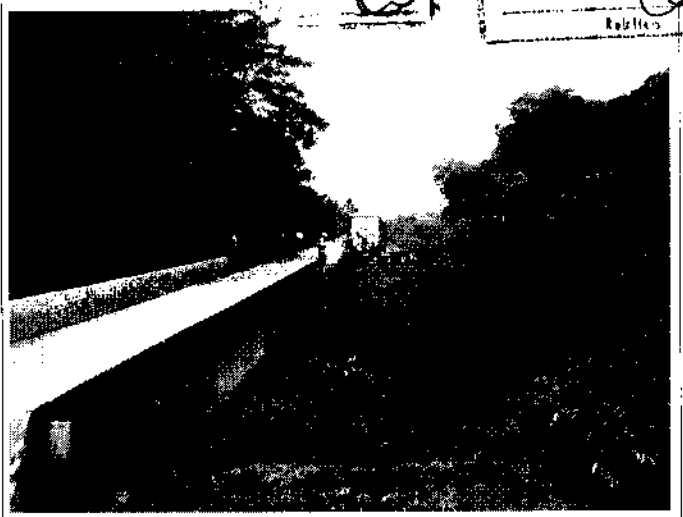


Figura 17

Lote 02 - em cerca de sua primeira metade este trecho apresentava obras quase finalizadas, com alargamento da plataforma e recuperação do acostamento já concluídos, necessitando somente da colocação de camada final de pavimento asfáltico, bem como a sinalização horizontal e vertical. Entretanto, foi constatado que a empreiteira Construtora Castilho já estava desenvolvendo as obras no segmento restante da rodovia, sendo que a terraplanagem e as intervenções no acostamento estavam em andamento no momento da vistoria.



Figura 18: segmento com obras de restauração do pavimento já realizadas



Figura 19: aporte de material para início da terraplanagem no acostamento.

Neste trecho há somente um local com alargamento de ponte, a seguir:

Ponte Km 734,9 - Igarapé São João Ipixuna
Coordenada UTM 20M 463126 / 9123274
Dimensões: 25,00 x 10,80

MYP. [Signature]



Fls.: 1078
 Front.: 68600
 Rubr.: 1

Fls.: 1078
 Proc.: 68600
 Rubr.: 1

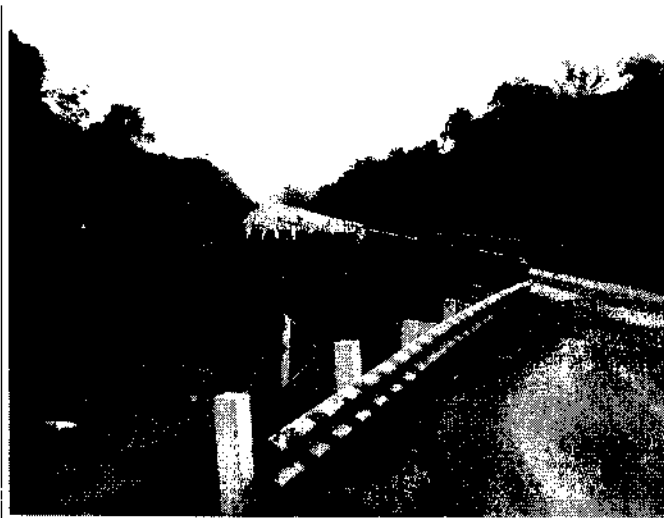


Figura 20



Figura 21

Foi verificado que a empreiteira Construtora Castilho procedeu a abertura de duas Áreas de Empréstimo nas laterais da rodovia para a exploração de material (solo e argila) para adequação do acostamento. Destaca-se que, conforme o Termo de Acordo e Compromisso assinado entre IBAMA e DNIT, a Construtora Castilho necessita do licenciamento do canteiro-de-obras, das jazidas e áreas de empréstimo no âmbito dos Órgãos Estaduais ou Municipais de Meio Ambiente. Sendo que o DNIT encaminhou para este Lote 02 as Licenças ambientais emitidas pela Prefeitura Municipal de Porto Velho/RO, referentes à:

- Extração de Laterita, Km 45, e em nome de Carlos Alberto Alves Gomes (sentido Porto Velho/RO – Humaitá/AM);
- Extração de Laterita, Km 100-150 (sentido Porto Velho/RO – Humaitá/AM);
- Armazenamento de combustível, no Km 110 (sentido Porto Velho/RO – Humaitá/AM);
- Usina de concreto asfáltico, no Km 110 (sentido Porto Velho/RO – Humaitá/AM).

Cabe destacar, no entanto, que não identificação clara da localização georreferenciada das áreas autorizadas para exploração de laterita, não é possível verificar se as duas Áreas de Empréstimo, constatadas em campo, estão abrangidas no escopo das licenças ambientais apresentadas pelo DNIT. Assim, requer-se que o DNIT seja oficiado para apresentar informações sobre a abrangência ou não das Áreas de Empréstimo nas referidas licenças, o que, em caso contrário, ensejará as medidas administrativas cabíveis.

Área de Empréstimo 01	Coordenada UTM de referência 20M 465022 / 9124811
Área (hectare) calculada em campo: 01,9908 ha	

Figura 22: área de empréstimo recentemente aberta.

Figura 23: movimentação recente de material.

J.P.P.



Fig. 1079
Proc. 6860/03
Subr. 0

CA 11/06/03
Fig. 6860/03
Proc. 0300

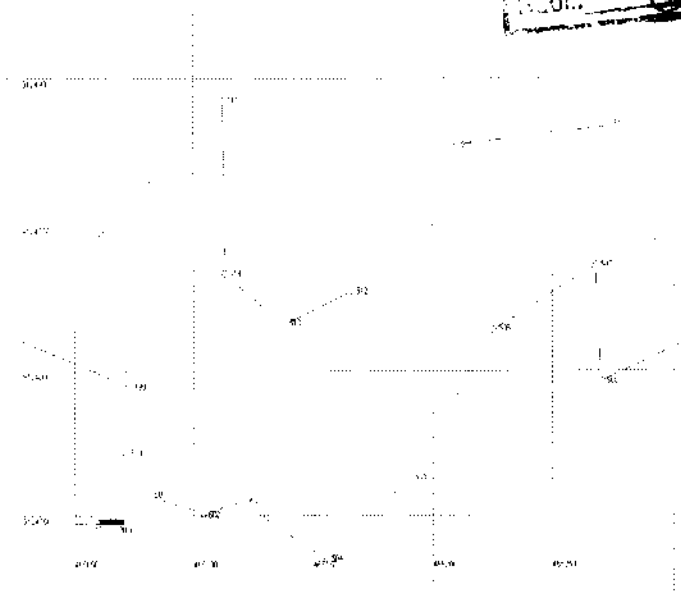




Figura 24: Representação Básica da área (conforme coordenadas do perímetro levantadas em campo)

Área de Empréstimo 02	Coordenada UTM de referência
Área (hectare) calculada em campo: 1,2699 ha	20M 468810 / 9127879
	
Figura 25: movimentação recente de material.	Figura 26: escavação de material em andamento.

JJP
0



1080
C. A. M. 067
686/05

C. A. M. 067
686/05
C. A. M.

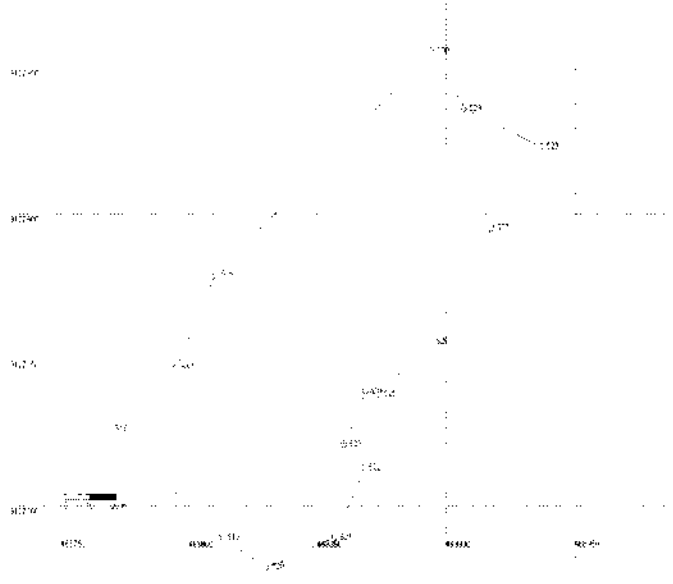


Figura 27: Representação Básica da área (conforme coordenadas do perímetro levantadas em campo)

Outra questão importante que foi constatada em vistoria foi a intervenção pela empreiteira em Área de Preservação Permanente sem a devida autorização do IBAMA. Sendo vistoriado dois locais onde foi efetuado o barramento do curso d'água para efetivação de desvio provisório para a realização das obras.

Ressalta-se que, segundo o Termo de Acordo e Compromisso, para quaisquer intervenções em Área de Preservação Permanente deve ser obtida a devida Autorização deste IBAMA, com as devidas condições de realização das obras. No entanto, podemos observar que a empreiteira executou as obras, desenvolvendo a contenção e aterro de APP's sem maiores cuidados ambientais, inclusive sem a devida recuperação das áreas após a sua finalização das obras. Assim, demanda-se a aplicação das sanções administrativas em desfavor da empreiteira devido às seguintes intervenções:

Intervenção em Área de Preservação Permanente com interrupção de curso d'água	Área (hectare) calculada em campo: 20m (comprimento) X 30 m (largura de 15 m em cada margem): 600 m ² (0,06 hectare)
Coordenada UTM de referência: 20M 463752 / 9123758	



Figura 28: desvio com interrupção do curso d'água, facilmente constatado em frente ao bueiro tubular.



Figura 29: contenção em bueiro, utilizado também para empocamento da água e recolhimento da mesma para uso na terraplanagem.

C. A. M.



Fls.: 1081
Proc.: 68605
Rubr.: 00

Fls. CA 1106h
Proc. 68605
C.A.D.O

Intervenção em Área de Preservação Permanente com interrupção de curso d'água

Área (hectare) calculada em campo:
10m (comprimento) X 20 m (largura de 10 m em cada margem):
200 m² (0,02 hectare)

Coordenada UTM de referência:
20M 469260 / 9128234



Figura 30: contenção em curso d'água com desvio para a realização das obras

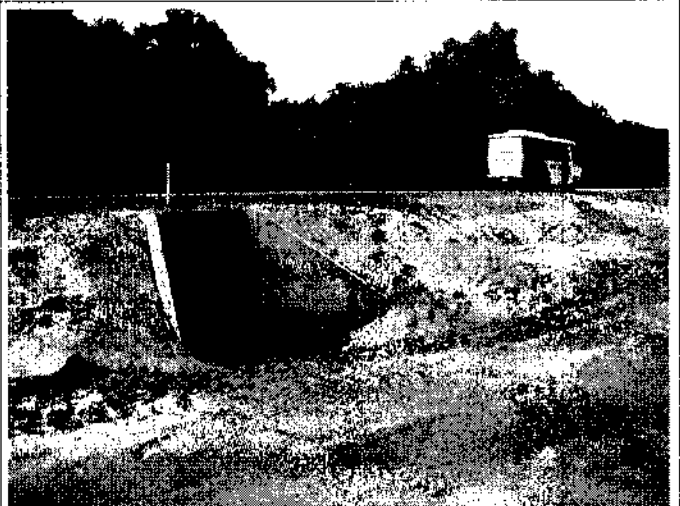


Figura 31: desvio com interrupção do curso d'água em frente ao bueiro tubular.

Posteriormente, foi vistoriado o canteiro-de-obras da Construtora Castilho, localizada no Km 110 da rodovia sentido Humaitá (Coordenada UTM 20L 436558 / 9107923), que possui as Licenças ambientais emitidas pela Prefeitura Municipal de Porto Velho/RO, para o armazenamento de combustível e Usina de concreto asfáltico. Segundo informações da empreiteira a usina de asfalto está desativada, não estando em funcionamento durante a vistoria.

A tancagem do canteiro possui duas áreas que não estão adequadamente instaladas, faltando a instalação de caixas separadoras de água e óleo na área de armazenamento de combustível, e faltando a implantação de piso e muretas de contenção, e também caixas separadoras na área de armazenamento e carregamento de material betuminoso.

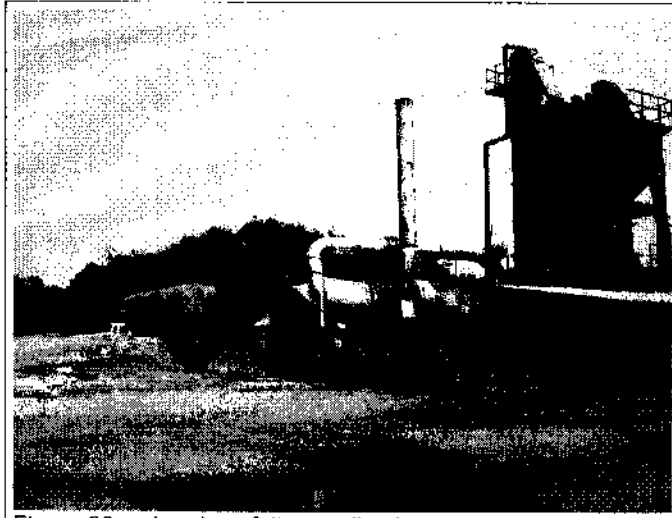


Figura 32: usina de asfalto paralisada.



Figura 33: área de tancagem sem a devida proteção para prevenção de derrames e vazamentos.

Lote 01 - neste segmento da rodovia as obras estão em sua fase inicial, sendo realizadas pelo 7º Batalhão de Engenharia de Construção. Neste Lote as obras relacionam-se também ao alargamento da plataforma, restauração do pavimento, recuperação do acostamento, sinalização horizontal e vertical.

Apesar das obras estarem em andamento não foi constatada a abertura de jazidas ou áreas de empréstimo, sendo informado pelo DNIT que a maioria do material a ser utilizado viria de jazidas comerciais da região.

Na faixa de domínio foi instalado um canteiro provisório, somente para a guarda do maquinário utilizado, numa área sem vegetação (Coordenada UTM 20M 476100 / 9133675). Segundo



informações do 7º BEC este canteiro será desativado, sendo que haverá a instalação de canteiro de obras próxima à área urbana de Humaitá, em local também já sem vegetação, e em processo de licenciamento junto ao IPAAM/AM (Coordenada UTM 20M 493778 / 9167001).



Figura 34: padrão típico das obras necessárias na rodovia, com restauração do pavimento e adequação do acostamento



Figura 35: intervenções no acostamento em andamento durante a vistoria



Figura 36: canteiro-de-obras provisório



Figura 37: canteiro definitivo em licenciamento no IPAAM/AM

Neste segmento apenas será requerido uma obra de alargamento de ponte:

Ponte Km 706,0 - Igarapé Belém
 Coordenada UTM 20M 483663 / 9141339
 Dimensões: 50,00 x 10,80



Figura 38



Figura 39



1083
6860/05

Fls. N 1070
6860/05

Lote 5 – as obras previstas para este Lote também referem-se à restauração do pavimento e adequação do acostamento, com alargamento da plataforma da rodovia. Neste segmento ainda não foram iniciadas quaisquer obras, sendo que estas serão de responsabilidade do 7º Batalhão de Engenharia de Construção.

As pontes deste segmento ainda são construídas em madeira, e a previsão de parte das obras consiste na substituição das pontes de madeira por pontes de concreto, além das intervenções no pavimento. Na maioria das pontes existentes deverão ser retirados os restos de madeiras de antigas pontes nesses locais.

Os locais com tais demandas são:

Ponte Km 674,1 - Igarapé Bom Futuro

Coordenada UTM 20M 487743 / 9162859

Dimensões: 50,00 x 11,80

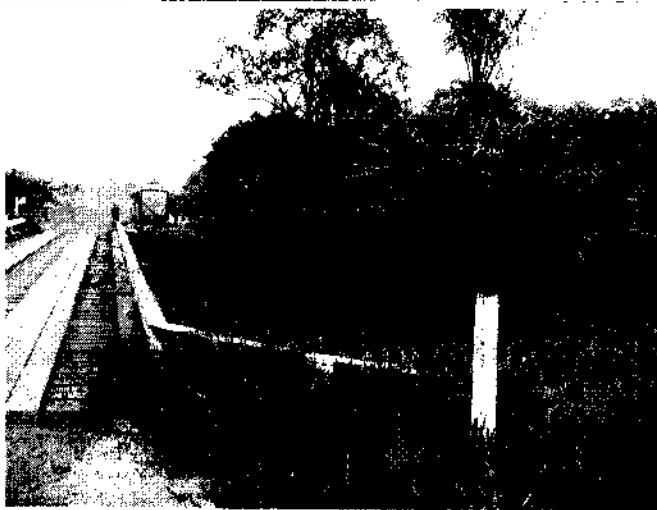


Figura 40

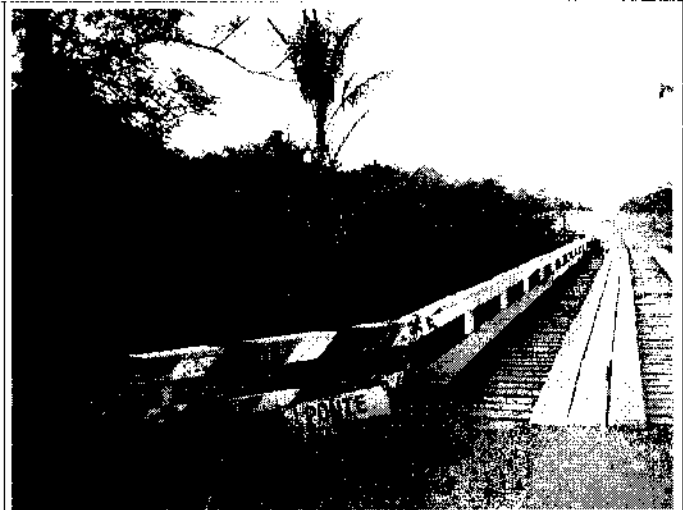


Figura 41

Ponte Km 666,8 - Igarapé do Retiro

Coordenada UTM 20M 480721 / 9160644

Dimensões: 50,00 x 11,80

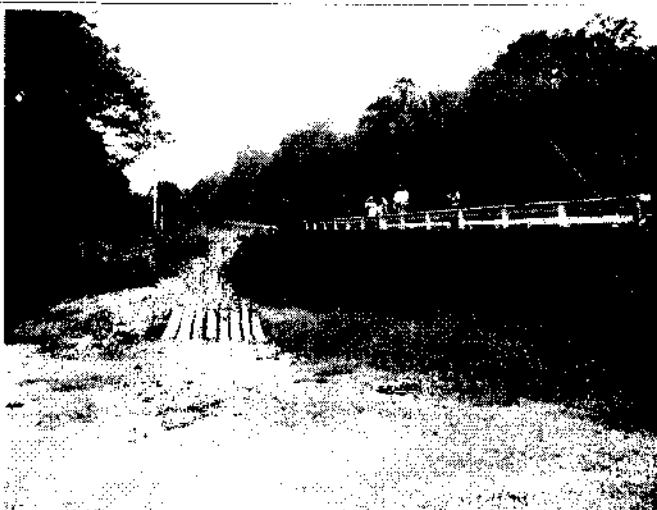


Figura 42



Figura 43

Há mais uma travessia de curso d'água de médio porte neste Lote, no entanto, com base nas informações disponibilizadas pelo DNIT não deverá ser prevista a construção de uma ponte de concreto em substituição à ponte de madeira existente, sendo que há possibilidade de instalação de bueiro de concreto de grande diâmetro.

Bueiro previsto



1084
6860/5

CAN
Fls. 021
Proc. 6860/5
10/10

Coordenada UTM 20M 473902 / 9161821

Dimensão: cerca de 10 m de extensão

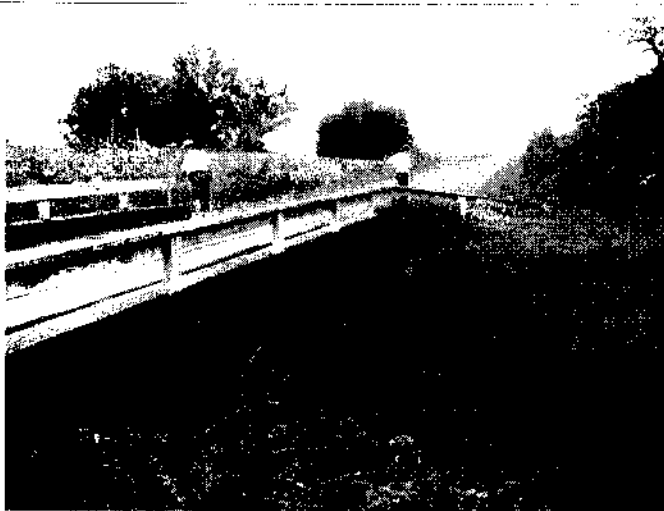


Figura 44



Figura 45

Posteriormente à vistoria neste Segmento, foi realizada reunião onde foram colocados por este IBAMA os seguintes encaminhamentos ao DNIT:

a - ter disponível em conjunto com as licenças das áreas de apoio da Construtora Castilho – lote 2 – os protocolos das licenças de forma que seja possível associar o objeto da licença com a sua localização e área ocupada com a descrição das coordenadas da poligonal da área de apoio;

b – o DNIT enviará documentação do DNPM quanto às jazidas de empréstimo para as obras;

c – que o IBAMA adotará as providências cabíveis quanto às duas intervenções em Área de Preservação Permanente sem autorização efetuadas pela Construtora Castilho. E ainda requereu ao DNIT que solicite à empreiteira a retirada imediata das contenções que interromperam os cursos d'água;

d – que após a aprovação dos Programas Ambientais deverá ser dado início imediato às ações de Gestão e Supervisão Ambiental nas obras da rodovia. Tendo sido informado pelo DNIT que os programas e ações serão desenvolvidos dentro dos prazos estabelecidos pelo IBAMA, em conformidade com o Termo de Acordo e Compromisso;

e – logo após a formação das equipes de supervisão ambiental pelo DNIT, deverá ser realizada reunião com todas as construtoras para dar conhecimento às mesmas de todos os programas e medidas ambientais obrigatórios e definir critérios de acompanhamento das obras, em acordo com o cronogramas de execução dos programas e das vistorias do IBAMA ou demais instituições envolvidas no processo.

f- o IBAMA, sobre as ASV's – Autorizações de Supressão de Vegetação, informou que os trechos localizados fora de APP e desprovido de cobertura vegetal, situados dentro da faixa de domínio não necessitam de ASV's. Desta forma, esses trechos estão liberados para o início das obras. Nos trechos onde houver restrições ambientais (APP e vegetação em estado médio ou superior de regeneração) sejam delimitados em campo com marcos de fácil visualização e difícil remoção, para evitar interferências nessas áreas até que seja obtida a respectiva ASV;

g- As atividades principais que necessitam de ASV são: alargamento ou duplicação de pontes de concreto; troca de pontes de madeira; e implantação, troca e prolongamento de bueiros.

SEGMENTO A	KM INICIAL	KM FINAL
MANAUS – TRAVESSIA DO RIO TUPUNÃ (OU TUPANA)	0,00	177,8

Este trecho possui cerca de 180 km, onde a rodovia sofreu intervenções recentemente (2004), além de ter tido manutenção constante desde sua implantação, possuindo médias condições de trafegabilidade, apesar da existência de vários buracos e deformações no pavimento. Devido a

JMA. K



Fis. 1085
Proc. 686/05
C.A. 11/2012
Proc. 686/05

Fis. 1085
Proc. 686/05
C.A. 11/2012
Proc. 686/05

estas condições este segmento foi considerado passível de regularização, via Portaria Interministerial 273/2004, sendo que as demandas de obras neste trecho são de manutenção e conservação.



Figura 46: estado de conservação do pavimento neste trecho.

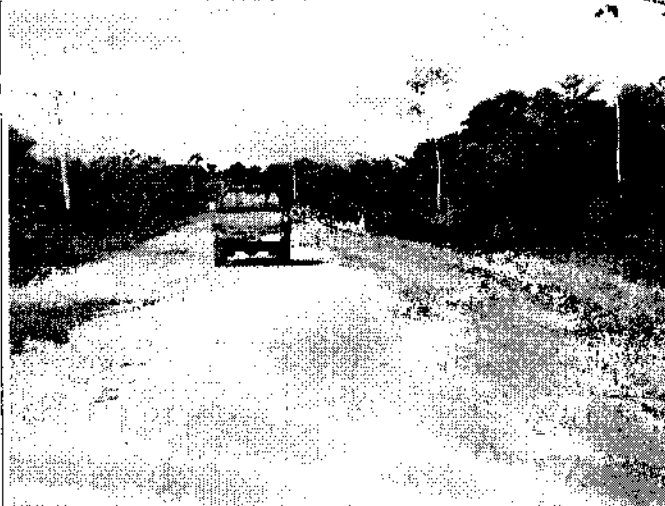


Figura 47: segmentos alternando buracos e deformações do pavimento sem a devida manutenção.

No entanto, o DNIT ainda requereu o licenciamento ambiental da implantação de duas pontes neste segmento no rio Castanho e no rio Tupana, em substituição aos serviços de balsa atualmente utilizados na travessia desses rios.

Rio Castanho – localizado no km 113,2 da rodovia (Coordenada UTM 20M 792443 / 9576342) este rio possui serviço de travessia atualmente por balsa, e encontra-se na área urbana da cidade de Careiro/AM. Segundo o requerimento apresentado pelo DNIT a ponte prevista possuirá 315 metros de comprimento por 10,80 de largura.

Na margem esquerda do rio, onde localiza-se a área urbana, atualmente a travessia de balsa é realizada fora do eixo diretriz da rodovia, sendo que a faixa de domínio da mesma é ocupada por mais de 20 casas de madeira e de baixo padrão construtivo. Segundo o constatado em vistoria, estas casas apresentam-se como ocupações irregulares da faixa de domínio, devendo ser indenizadas e reassentadas durante o processo de construção da ponte. Dentre essas casas, há estabelecimentos comerciais, como bares e restaurantes, que também serão atingidos pela construção da ponte.

Além disso, tais casas ocupam integralmente a Área de Preservação Permanente na mesma faixa de domínio, e tal APP encontra-se plenamente degradada, sem qualquer vegetação significativa. Ressalta-se que, segundo o visualizado em vistoria, a Área de Preservação Permanente desse rio é de duzentos metros em cada margem, tendo em vista o curso d'água possuir, em seu nível mais alto, mais de duzentos metros de largura. Tal informação somente será confirmada durante os levantamentos dos Estudo Ambiental necessário.

Destaca-se ainda a existência de cerca de quatro casas flutuantes que terão de ser deslocadas do eixo de implantação da futura ponte, tal deslocamento mesmo provisório durante as obras, pode trazer conflitos com os moradores locais.

Na margem direita da rodovia, oposta à área urbana, não há demandas de indenização ou reassentamento, pois não há ocupantes da faixa de domínio da rodovia. Nesta margem o local de travessia de balsa também está deslocado do eixo da rodovia, o que faz com que os usuários da rodovia tenham que passar por uma curva abrupta para o acesso ao rio.

Quanto à vegetação presente nesta margem, esta apresenta-se muito mais preservada que na margem oposta, possuindo porte arbóreo bem desenvolvido. Cabe destacar que há possibilidade de correção de ângulo de curva de chegada na ponte, de forma a diminuir a tangência da curva até a ponte. No entanto, tal intervenção demandará a realização de aterro lateral à pista existente para implantação da pista, bem como necessitará de maior área de supressão de vegetação.

JMP
do



100



FIL: 1036
686005

CAN 1033
Fls. 686005
Proc. 686005
Arbitrio



Figura 48: atual travessia do rio Castanho.



Figura 49: Margem esquerda - visão geral mostrando a ocupação irregular da APP na faixa de domínio, e as demandas de indenização e reassentamento.

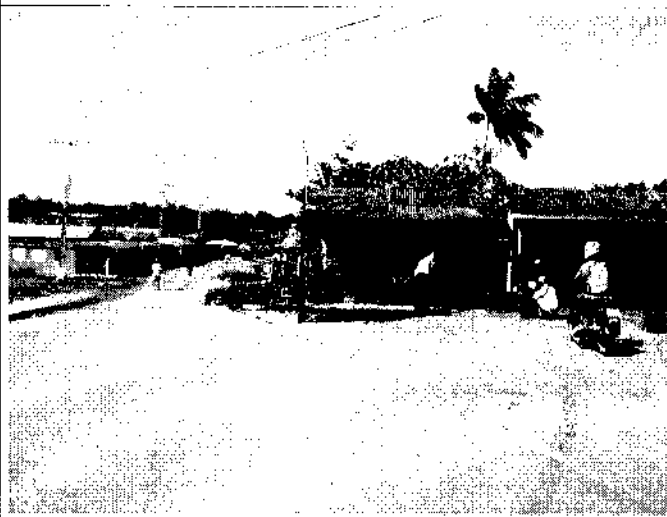


Figura 50: Margem esquerda - casas e estabelecimentos a serem indenizados

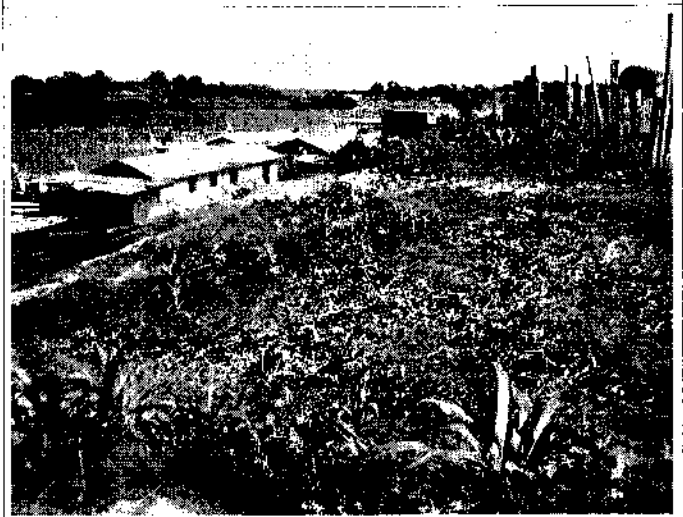


Figura 51: Margem Esquerda - APP degradada e casas flutuantes a serem relocadas



Figura 52: Margem direita - com vegetação ciliar preservada a fundo.

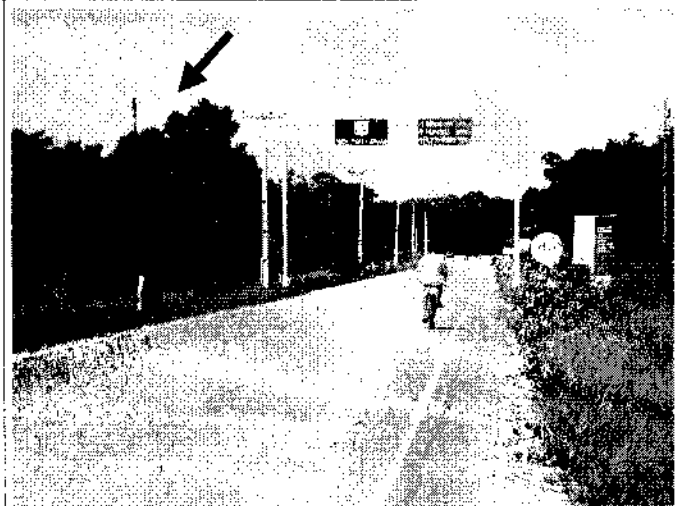


Figura 53: curva acentuada de chegada na ponte, com sua correção haverá aterramento e supressão lateral à pista atual (seta)

Rio Tupana - localizado no km 177,8 da rodovia (Coordenada UTM 20M 743488 / 9537533), como no rio Castanho atualmente a travessia é realizada por balsa. Segundo o requerimento apresentado pelo DNIT a ponte prevista possuirá 350 metros de comprimento por 10,80 de largura.

Handwritten signature and initials.



11-11-11



1088
660/05

Fls. 4 N 1075
Proc. 660/05
IBAMA

Com base no Relatório de Vistoria 026/2006/COTRA/CGTMO/DILIC/IBAMA, foram emitidos os seguintes Autos de Infração:

- Auto de Infração nº 527085-D, por construção de diversas obras -abertura e utilização de Áreas de Empréstimo (22 áreas) , Bota-foras (05 áreas), Áreas de Apoio (05 áreas) e Canteiro-de-obra (01 área) - sem o licenciamento ambiental;
- Auto de Infração nº 527086-D, por construção de diversas obras - substituição/implantação de Obras-de-arte (total de 35 bueiros) - sem o licenciamento ambiental;
- Auto de Infração nº 527087-D, por construção de diversas obras - implantação de caminhos de serviço/desvios (04 pontos) - sem o licenciamento ambiental;
- Auto de Infração nº 527088-D, por desmatamento e ocupação de Áreas de Preservação Permanente (03,1373 hectares);
- Auto de Infração nº 527089-D, por desmatamento de área de floresta sem autorização do IBAMA (24,3948 hectares);
- Auto de Infração nº 527090-D, por causar poluição pelo lançamento irregular de resíduos sólidos e líquidos no canteiro-de-obras;
- Auto de Infração nº 527091-D, por causar poluição pelo lançamento de resíduos e/ou detritos, com assoreamento de cursos d'água em 21 cursos d'água na rodovia.

Como todas as áreas relacionadas à jazidas e áreas de empréstimo, bota-foras, áreas de Apoio/ depósitos de materiais e o canteiro-de-obra foram embargados na ação fiscalizatória efetuada pelo IBAMA, em 2006, ficou também embargada a abertura de novas áreas similares sem as devidas licenças ambientais dos órgãos ambientais competentes, bem como a instalação de novas obras-de-arte sem a devida autorização do IBAMA.

Assim, foi observada em vistoria a situação atual das áreas embargadas pelo IBAMA, verificando se houve ou não ampliação destas áreas e conseqüentemente desrespeito ao embargo estabelecido. Também foi observado se a Construtora GAUTAMA efetuou a abertura de novas áreas ou a instalação de novas obras-de-arte sem a respectiva autorização ambiental, comparando-os com os dados levantados no Relatório de Vistoria 026/2006/COTRA/CGTMO/DILIC/IBAMA.

Tendo em vista, a rescisão do contrato entre do DNIT com a Construtora GAUTAMA não foram constatadas obras no momento da vistoria, sendo visualizado o completo abandono das obras e das áreas embargadas, destacando que atualmente a continuidade das obras neste Segmento é de responsabilidade do 6º Batalhão de Engenharia de Construção. Segundo informações prestadas pelo DNIT, as obras de reconstrução/pavimentação da rodovia BR-319 avançaram nas seguintes quilometragens de acordo com o tipo de intervenção:

- desmatamento / limpeza de área : Km 177,8 ao 250 (72,2 km de extensão);
- terraplanagem: Km 177,8 ao 227,8 (50 km de extensão);
- regularização do Sub-leito: Km 177,8 ao Km 212,9 (35,1 km de extensão);
- Instalação da Sub-base: Km 177,8 ao km 212,9 (35,1 km de extensão);
- Instalação da Base: Km 177,8 ao km 212,6 (34,8 km de extensão);
- Pavimentação com C.B.U.Q.: Km 177 ao 203,0 (25,2 km de extensão).

Durante as vistorias realizadas em 2005 e 2006, a região de entorno da rodovia BR-319, neste SEGMENTO C apresentava paisagens eminentemente preservadas de Floresta Amazônica, com poucas áreas desmatadas esparsas na faixa de domínio, sendo que mesmo assim, de tamanhos diminutos e realizadas por posseiros para subsistência. No entanto, podemos observar que a situação de conservação ambiental da região está mudando bruscamente com o avanço das obras de reconstrução e pavimentação da rodovia, pois constatou-se o desmatamento crescente de áreas situadas na faixa de domínio da rodovia, principalmente no trecho já pavimentado de cerca de 25 km.

Tal ocupação é feita principalmente por posseiros, ou seja ocupantes irregulares que vêm nas margens da rodovia novas possibilidades de obterem o acesso à terra e aos recursos naturais presentes no entorno. Sendo que este processo de ocupação iniciou-se exclusivamente pelas melhores condições de acesso dado pela obras realizadas pela rodovia. Assim, visualiza-se os

MJP. A



10089
(6605)

CA 11 0176
Fls. 6605
Proc. 6605

crescentes desmatamentos e as queimadas que estão sendo executadas por esses posseiros nas margens da rodovia.

Esta situação torna-se mais preocupante, pois existem exemplos claros de ocupação desordenada associada ao desmatamento crescente nas margens de rodovias em outras regiões da Amazônia, como no entorno da BR-158, BR-317, BR-163 e BR-230-Transamazônica. Como os mesmos padrões de ocupação certamente ocorrerão nas margens da rodovia, podemos prever que os problemas somente se intensificarão, gerando maiores danos ambientais nesta região.

Como num prazo de apenas dois anos, a ocupação da faixa de domínio da rodovia BR-319 se intensificou rapidamente, podemos vislumbrar que com o andamento de sua pavimentação haverá uma problemática mais intensa quanto à grande procura de terras no seu entorno, processo de grilagem, ocupação de terras públicas, implantação de pastagens, construção de ramais e estradas particulares parindo da rodovia, e com a conseqüente expansão das áreas desmatadas.



Figura 58: entorno preservado da rodovia em trecho onde não foram realizadas obras



Figura 59: idem



Figura 60: ocupação da faixa de domínio por posseiros

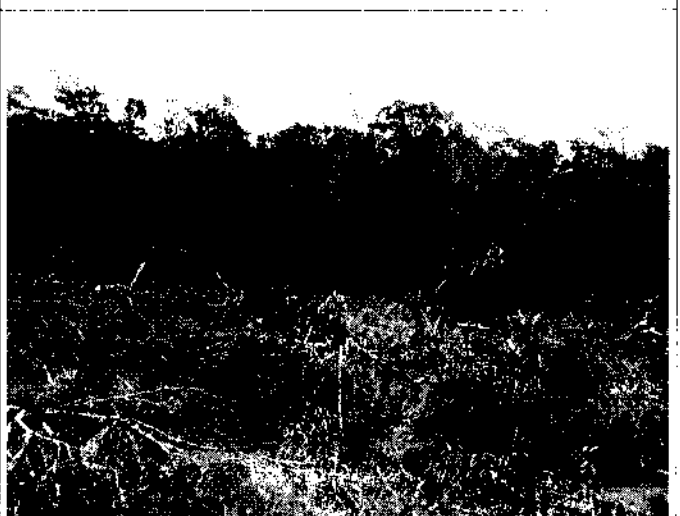


Figura 61: ocupação e desmatamento da faixa de domínio por posseiros

UVA



Fls.: 1090
 Proc.: 66007
 Rubr.: 0

Fls.: 1090
 Proc.: 66007
 Rubr.: 0



Figura 62: ocupação e desmatamento da faixa de domínio



Figura 63: idem

Tal processo de ocupação somente foi retardado pelas péssimas condições de trafegabilidade existentes na rodovia, que dificultou o acesso à região de inserção da BR-319, entre as calhas dos rios Purus e Madeira. No entanto, o processo de desmatamento tende a se estabelecer e se desenvolver nessa região. Tal entendimento está de acordo com dados publicados no Plano de Ação para a Prevenção e Controle do Desmatamento na Amazônia Legal, que estimou que entre, 1978 e 1994, cerca de 75% do desflorestamento na Amazônia ocorreram dentro de uma faixa de 50 km de cada lado das rodovias pavimentadas da região, o que evidencia a forte correlação entre ambos os fatores, ou seja construção/ pavimentação de rodovias versus desmatamento.

Logicamente que políticas públicas podem ser aplicadas para minimizar ou diminuir os desmatamentos existentes e futuros na região. Tais políticas públicas inclusive já foram listadas no Plano de Ação para a Prevenção e Controle do Desmatamento na Amazônia Legal, como valorização da floresta para fins de conservação da biodiversidade, manejo florestal sustentável, melhoria da qualidade de vida de populações locais, utilização de áreas já desmatadas, ordenamento fundiário e territorial da ocupação regional com o combate à grilagem de terras públicas, planejamento estratégico de obras públicas, entre outras.

No entanto, tais instrumentos de controle ainda carecem de aplicação real na região de inserção da rodovia BR-319, e em vista da situação ainda de elevado grau de preservação ambiental, entende-se que tais instrumentos deverão ser implantados anteriormente ou concomitantemente à possível pavimentação da rodovia, prevenindo os resultados ruins em outras rodovias, como a BR-163 (Santarém-Rurópolis) e a BR-230 (Transamazônica), onde a pavimentação está em andamento sem a devida efetivação das políticas públicas contra o desmatamento.

Vale ressaltar que a criação de unidades de conservação na região da rodovia BR-319 certamente será uma forte instrumento de prevenção e controle do desmatamento. Para tanto o Ministério do Meio Ambiente decretou a Área de Limitação Administrativa Provisória na região da BR-319, com o propósito de propor, discutir com a sociedade e proceder a criação de várias Unidades de Conservação entre as calhas do rio Purus e rio Madeira. Todavia, as Unidades de Conservação propostas, como Parques Nacionais, Florestais Nacionais e Reservas Extrativas e de Desenvolvimento Sustentável, numa área total de 79.260 km², sequer foram criadas, o que torna ainda mais preocupante o futuro dessa região central da Amazônia

Durante a vistoria foi constatado que a empreiteira instalou diversos dispositivos de drenagem na rodovia relacionados a corridas d'água e dissipadores de energia, entretanto tais dispositivos foram instalados sem os devidos cuidados para minimizar os processos erosivos da drenagem pluvial vinda da rodovia. Além disso, verificou-se que vários bueiros instalados apresentam mau dimensionamento, já ocorrendo entupimento destes. Em vista disso o DNIT deverá ser comunicado para a reavaliação das estruturas de drenagem já implantadas, de forma a verificar sua eficácia e eficiência em relação à carga pluvial recebida pela rodovia e à minimização/mitigação dos processos erosivos.



Fig.: 1091
 Proc.: 0860
 Rubr.:

CA 11 0228
 Fls.: 020/05
 Proc.: 0860
 Rubr.:



Figura 64: segmento da rodovia já pavimentado pela GAUTAMA



Figura 65: segmento já pavimentado restando obras de drenagem e sinalização



Figura 66: trecho com terraplanagem realizada



Figura 67: dissipador de energia instalado de forma incorreta, ainda causando sulcos erosivos



Figura 68: dissipador de energia instalado de forma incorreta, ainda causando sulcos erosivos



Figura 69: trecho com limpeza lateral realizada, mas com resquícios do pavimento asfáltico anterior

Em todo o trecho em obras no SEGMENTO C, o DNIT requereu o licenciamento ambiental da implantação de apenas uma ponte, em substituição à ponte de madeira atualmente existente no Igarapé Atu ou Atii. A descrição da área pretendida para a instalação da ponte sobre o Igarapé Atu ou Atii está apresentada a seguir:

Igarapé Atu ou Atii – localizado no km 237,1 da rodovia (Coordenada UTM 20M 701921/9495980), atualmente sua travessia é realizada por ponte de madeira, construída posteriormente ao colapso da plataforma da rodovia, devido ao bueiro ármico de cerca de 1,5m de diâmetro (implantado

M.P. 10



1017
68605

Fis. 4 N. 1019
Proc. 68605

na construção da rodovia) não ter suportado a vazão e a intensidade do fluxo do igarapé. Apesar de ainda não haver projeto de engenharia de construção da ponte, podemos prever pela largura do rio e situação de suas margens que esta ponte possuirá mais de 50 metros de comprimento.

Foi visualizado que a ponte atual deve ser apenas mais uma de várias pontes de madeira construídas sobre o igarapé, e que foram deterioradas e derrubadas pelo fluxo desse rio. Uma constatação disso são os vários restos de madeira de antigas pontes no local, bem como a presença do antigo bueiro ármico totalmente retorcido e inoperante.

A Área de Preservação Permanente na faixa de domínio da rodovia encontra-se degradada na diretriz da rodovia, não havendo demandas significativas de supressão de vegetação, ocorrendo apenas vegetação secundária. Pelo observado em vistoria, os limites da Área de Preservação Permanente desse rio é de 50 metros em cada margem, tendo em vista o curso d'água deve possuir, em seu nível mais alto, mais de 10 metros de largura, o que também somente será confirmada durante os levantamentos dos Estudo Ambiental.

Na margem esquerda e direita do igarapé, na faixa de domínio da rodovia, não há qualquer ocupação irregular ou residências na diretriz da rodovia, apenas ocorrendo algumas casas nas imediações da rodovia.



Figura 70: ponte de madeira atual



Figura 71: Margem direita e esquerda - a APP encontra-se degradada e com vegetação esparsa no eixo da rodovia



Figura 72: Margem Direita - restos de madeira de antigas pontes e bueiro ármico retorcido

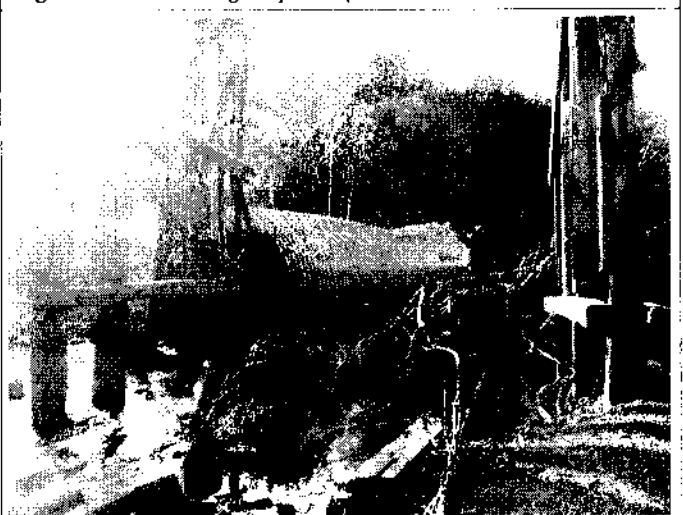


Figura 73: idem

Destaca-se, no entanto, que outros dois igarapés vistoriados no SEGMENTO C possivelmente demandarão a construção de pontes de concreto em substituição a pontes de madeira e bueiros ármicos atualmente destruídos. Estes dois igarapés possuem as mesmas características do Igarapé Atuí ou Atíi, ou seja, os bueiros ármicos instalados durante a construção da rodovia não suportaram a força do fluxo da água, erodindo a plataforma da rodovia e destruindo o aterro estradal, o que demandou a instalação precária de pontes de madeira, para manter a trafegabilidade da rodovia.

* JPP



Fls.: 1093
Proc.: 68600
Rubr.: (C)

Fls. 1080
Proc. 68600
Rubr. 20M/480

Estes igarapés estão localizados nas seguintes coordenadas UTM: Igarapé 1 - 692620 /9485589 e Igarapé 2 - 20M 697773/ 9491783. Destaca-se que, devido à ausência de um georreferenciamento adequado do projeto executivo apresentado pelo DNIT, não foi possível indicar a quilometragens e estaqueamento exato desses igarapés.

No entanto, no projeto executivo apresentado somente prevê-se a construção de novos bueiros de concreto em substituição aos bueiros ármicos deteriorados. Assim, requer-se que o DNIT analise a possibilidade de construção de pontes nesses dois locais ao invés da construção de bueiros de concreto, tendo em vista que tais medidas beneficiam não só a manutenção da trafegabilidade da rodovia (visto que os bueiros ármicos, apesar de seus diâmetros, não suportaram a força desses igarapés), como também a possibilita o uso das pontes como passagens de fauna.



Figura 74: Igarapé 1- ponte de madeira atual



Figura 75: Igarapé 1 – o igarapé destruiu completamente a plataforma da rodovia, levando o bueiro ármico ali instalado.



Figura 76: Igarapé 2 – ponte de madeira existente e em péssimas condições



Figura 77: restos de bueiro ármico totalmente retorcido

Quanto à verificação das áreas de apoio embargadas em 2006, em vistoria constatou-se que a Construtora GAUTAMA promoveu ações simplórias de recuperação das áreas degradadas, efetuando o plantio aleatório de espécies frutíferas, sendo algumas, até mesmo, exóticas do ecossistema amazônico (manga, caju, jaca etc). Outras espécies nativas foram plantadas (cupuaçu, pupunha, açaí etc), mas tais espécies não são recomendadas para recuperação desse tipo de áreas. Como agravante dessa situação, houve também descaso quanto aos procedimentos corretos de plantio, não havendo descompactação do solo e aplicação de camada orgânica, antes do plantio, e, em alguns casos, não foram sequer retirados os sacos plásticos que envolviam as mudas plantadas. Assim, a ação da Construtora GAUTAMA em promover recuperação dessas áreas, teve resultados pífios, além de ser meramente caráter paliativo.

do MGP.

100

1000



Fila: 1094
 Proc.: 68605
 Rubr.: (C)

Fila: 1094
 Proc.: 68605
 Rubr.: (C)



Figura 78: plantio de pupunha em área de empréstimo.

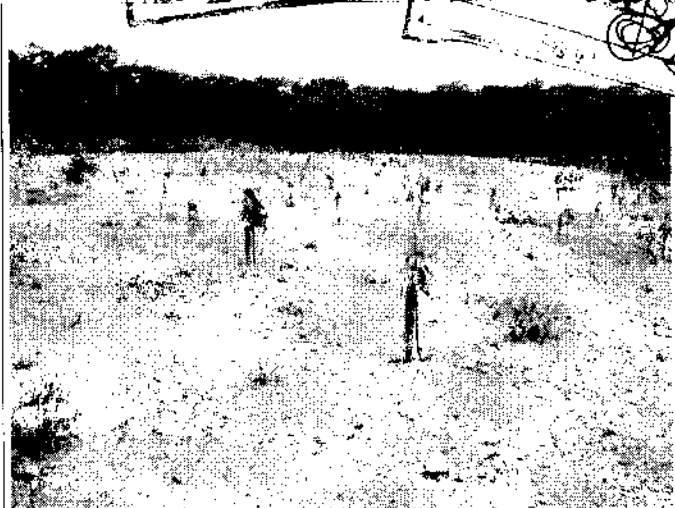


Figura 79: jazida com plantio de manga, jaca e pupunha

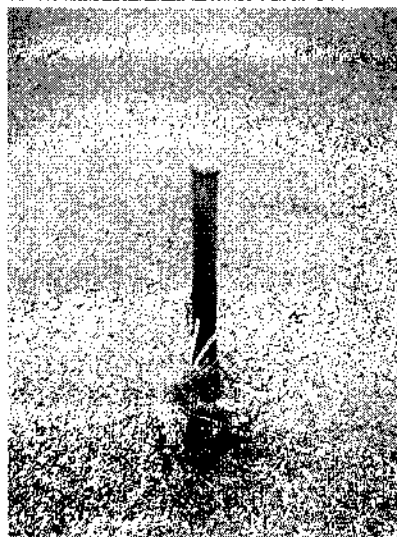


Figura 80: exemplo comum da falta de cuidados no plantio: não retirada do saco plástico que envolvia a muda

Quanto à verificação das áreas de apoio vistoriadas em 2006 por este IBAMA, bem como em relação ao atendimento do embargo estabelecido, foram coletadas as seguintes informações durante a vistoria no Segmento C, conforme adiante:

Referência Relatório 2006	tipo	Localização UTM - 20M			Ações de recuperação	Embargo respeitado
		Easting	Northing	Área (hectare)		
2.01	DEPÓSITO DE SEIXOS/CASCALHOS E AREIA	743267	9536912	0,8923	NÃO	SIM
2.02	DEPÓSITO DE SEIXOS/CASCALHOS E AREIA	743238	9536960	1,3675	NÃO	SIM
2.03	ÁREA DE EMPRÉSTIMO	742969	9536326	0,5079	NÃO	SIM
2.04	ÁREA DE EMPRÉSTIMO	742846	9535980	0,4902	NÃO	SIM
2.05	DEPÓSITO DE MATERIAL EXCEDENTE (BOTA-FORA)	742815	9535764	0,0228	NÃO	SIM
2.06	ÁREA DE EMPRÉSTIMO	742420	9535026	0,2708	plantio inadequado	sim

MJP



2.07	ÁREA DE EMPRÉSTIMO	742298	9534646	1,1501	plântio inadequado	
2.08	ÁREA DE EMPRÉSTIMO	742031	9533787	0,5249	Não (ocupada por posseiros)	sim
2.09	ÁREA DE EMPRÉSTIMO	741890	9533425	0,1211	não	sim
2.10	ÁREA DE EMPRÉSTIMO	741916	9533439	0,1995	não	sim
2.11	ÁREA DE EMPRÉSTIMO	740984	9531061	2,6798	não	sim
2.12	ÁREA DE EMPRÉSTIMO	740792	9530682	0,4862	não	sim
2.13	ÁREA DE EMPRÉSTIMO	740036	9529961	4,4091	não	sim
2.14	ÁREA DE EMPRÉSTIMO	739935	9528881	0,5970	não	sim
2.15	DEPÓSITO DE MATERIAL EXCEDENTE (BOTA-FORAS)	739626	9528331	0,4646	não	sim
2.16	DEPÓSITO DE MATERIAL EXCEDENTE (BOTA-FORA)	738797	9526586	0,1231	não	sim
2.17	ÁREA DE EMPRÉSTIMO	737671	9525470	0,4875	não	sim
2.18	DEPÓSITO DE SEIXOS/CASCALHOS E AREIA	736878	9524785	0,2228	não	sim
2.19	DEPÓSITO DE SEIXOS/CASCALHOS E AREIA	736436	9524218	1,3549	não	sim
2.20	DEPÓSITO DE MATERIAL EXCEDENTE (BOTA-FORA)	734838	9522956	0,7697	não	sim
2.21	ÁREA DE EMPRÉSTIMO	734057	9522294	1,8692	plântio inadequado	sim
2.22	DEPÓSITO DE SEIXOS/CASCALHOS E AREIA	732910	9521266	1,2044	não	sim
2.23	ÁREA DE EMPRÉSTIMO	730075	9518872	0,9877	Não (ocupada por posseiros)	sim
2.24	DEPÓSITO DE MATERIAL EXCEDENTE (BOTA-FORAS)	725286	9514554	0,1246	não	sim
2.25	ÁREA DE EMPRÉSTIMO	723878	9513311	0,9973	plântio inadequado	sim
2.26	ÁREA DE EMPRÉSTIMO	723630	9513071	3,7365	não	sim
2.27	ÁREA DE EMPRÉSTIMO	722280	9511937	0,5791	não	sim
2.28	ÁREA DE EMPRÉSTIMO	722226	9511890	0,5210	não	sim
2.29	ÁREA DE EMPRÉSTIMO	719764	9509846	1,7715	não	sim
2.30	ÁREA DE	719667	9509777	0,9636	não	sim

1095
686055

U.A.M. 000
Fls. 686055
Proc. 686055
sim



1096
68605
①

Fls. CA 1083
Proc. 68605
①
Sublito

	EMPRÉSTIMO					
2.31	ÁREA DE EMPRÉSTIMO	718968	9509238	0,2147	não	sim
2.32	ÁREA DE EMPRÉSTIMO	707524	9500583	0,1347	não	sim
2.33	Canteiro-de-obras	736782	9524487	5,7963	não	sim

Mesmo que todas as áreas embargadas pelo IBAMA tenham sido efetivamente paralisadas, ainda pode ser verificado que a Construtora GAUTAMA promoveu a abertura de novas áreas de empréstimo/jazidas, contrariando a determinação do Termo de Embargo nº 440205-C emitida em 15/08/2006, que proibia a instalação e operação de áreas de empréstimo/jazidas, bota-foras e outras áreas de apoio entre o Km 166 e 370 da rodovia, sem o devido licenciamento ambiental.

Tendo em vista que a Construtora GAUTAMA não encaminhou quaisquer autorizações ou licenças do Órgão Estadual de Meio Ambiente, conclui-se que todos os locais onde houve ampliação dessas áreas de apoio foram utilizados de forma irregular e sem licenciamento ambiental. Assim, procedeu-se novamente o levantamento e identificação dos locais, com determinação da área ocupada, percorrendo-se o perímetro destas áreas levantando-se as respectivas coordenadas geográficas; bem verificando-se o tipo e magnitude dos danos/impactos ambientais desenvolvidos. Tais dados são apresentados a seguir:



Item AE 01	Coordenada UTM: 20M 710953 / 9503180
ÁREA DE EMPRÉSTIMO	Tamanho da Área: 0,1099 hectare
	

Figura 81: sinais de escavação recente

Figura 82: idem

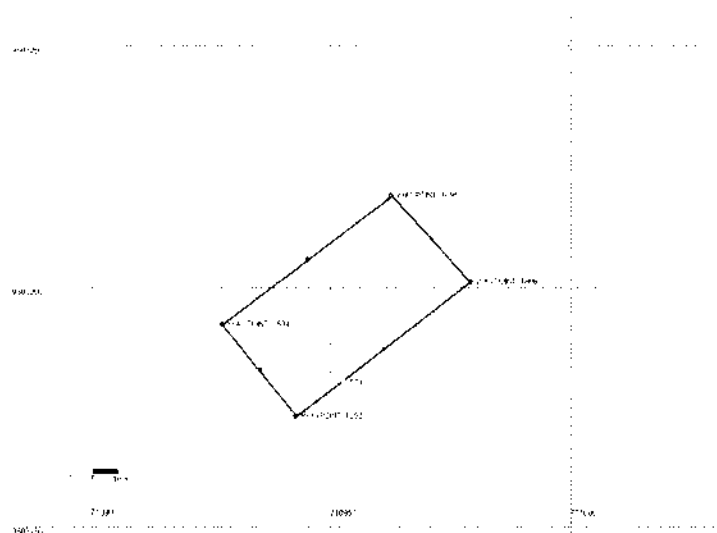


Figura 83: Representação básica da poligonal da área



Fis.: 1097
Proc.: 68605
Rubr.: (D)

CAMP
Fls. 00007
Proc. 00007
Rubrica (D)

Item AE 02

Coordenada UTM: 20M 712946 / 9504690

ÁREA DE EMPRÉSTIMO

Tamanho da Área: 2,2578 hectares



Figura 84: sinais de escavação recente



Figura 84: avanço da exploração do material em área florestal



Figura 85: restos de desmatamento realizado no local



Figura 86: desmatamento realizado sem autorização

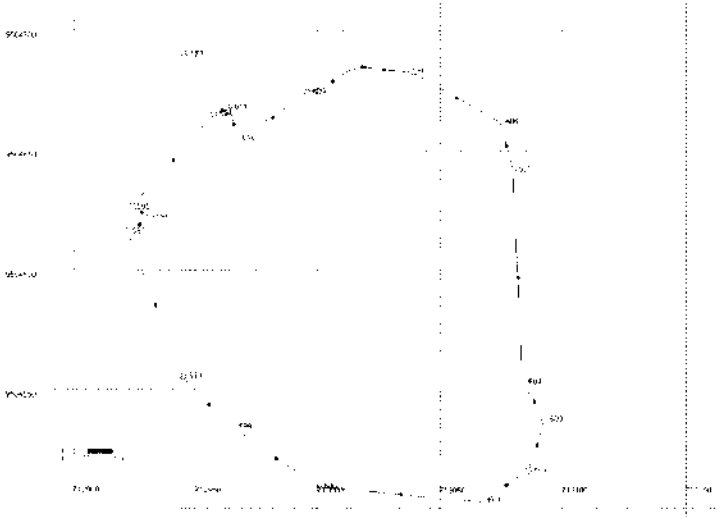


Figura 87: Representação básica da poligonal da área

MJP. (Handwritten signature)

Fila: 1096
Processo: 666065

Fila: 1005
Processo: 666065

Item AE 03

Coordenada UTM: 20M 718771 / 9508092

ÁREA DE EMPRÉSTIMO

Tamanho da Área: 0,6359 hectare



Figura 88: sinais de escavação recente



Figura 89: avanço da exploração sobre a área florestal

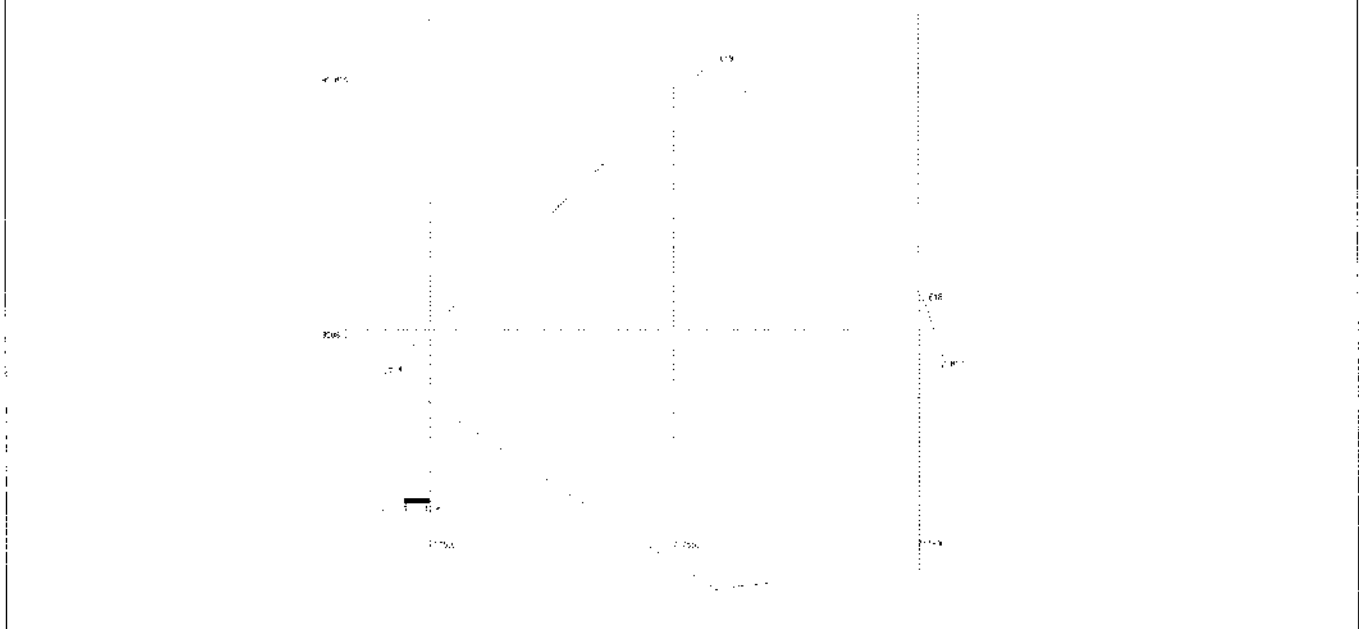


Figura 90: Representação básica da poligonal da área

Item AE 04

Coordenadas UTM: 20M 718770 / 9509119

ÁREA DE EMPRÉSTIMO

Tamanho da Área: 1,8764 hectare



Handwritten signature and initials.



1099
626/05
⊙

Fls. 4/1/2006
Proc. 61602
Rublino
⊙ DO

Figura 91: exploração de material realizada no local

Figura 92: visão geral da área



Figura 93: desmatamento recente da área

Figura 94: idem

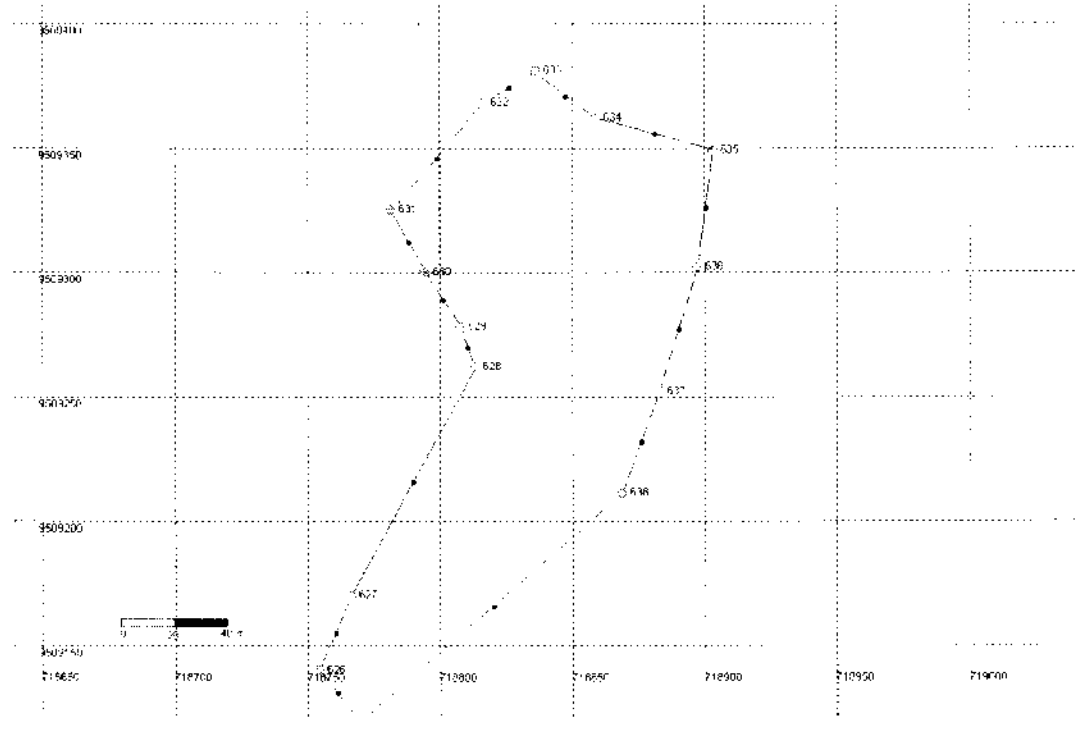


Figura 95: Representação básica da poligonal da área

Item AE 05	Coordenadas UTM: 20M 737353 / 9525125
ÁREA DE EMPRÉSTIMO	Tamanho da Área: a verificar

⊙
MAY



Fls. 1100
 Proc.: 6860/0
 Rubr.: *(circled)*

Fls. 1087
 Proc.: 6860/0
 Rubr.: *(circled)*

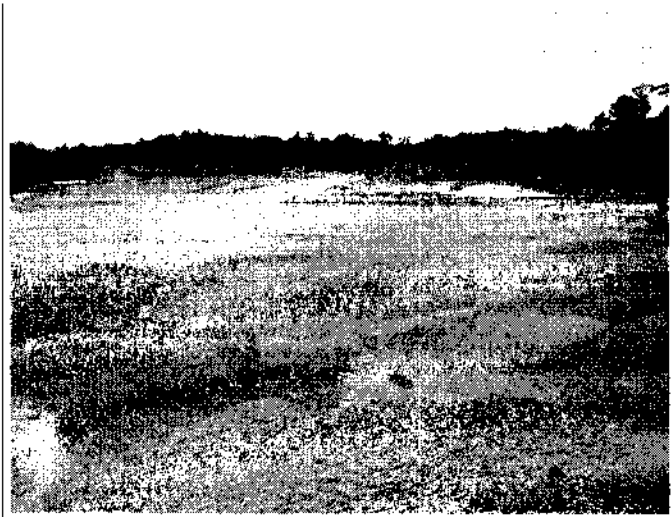


Figura 96: visão geral da área



Figura 97: não foi possível verificar se houve desmatamento da área



Figura 98: sinais de escavação recente



Figura 99: sinais de escavação recente

Não foi efetuado o levantamento da poligonal da área, devido à disponibilidade de tempo para a vistoria, mas em consulta posterior em imagens de satélite de 2002 (antes da aprovação do Projeto Executivo deste Segmento e portanto anteriormente às ações da Construtora Gautama), houve constatação da existência dessa Área de Empréstimo nas mesmas dimensões, caracterizando-a, assim, apenas como passivo ambiental da rodovia.

Item AE 06	Coordenadas UTM: 20M 737405 / 9525314
ÁREA DE EMPRÉSTIMO	Tamanho da Área: 1,0656 hectare
Figura 100: sinais de escavação recente	Figura 101: idem

(Handwritten signature and initials)



1101
 Proc. 6860/05
 Rubricas

CA 11080
 Fis. 6860/05
 Proc. 6860/05
 Rubrica

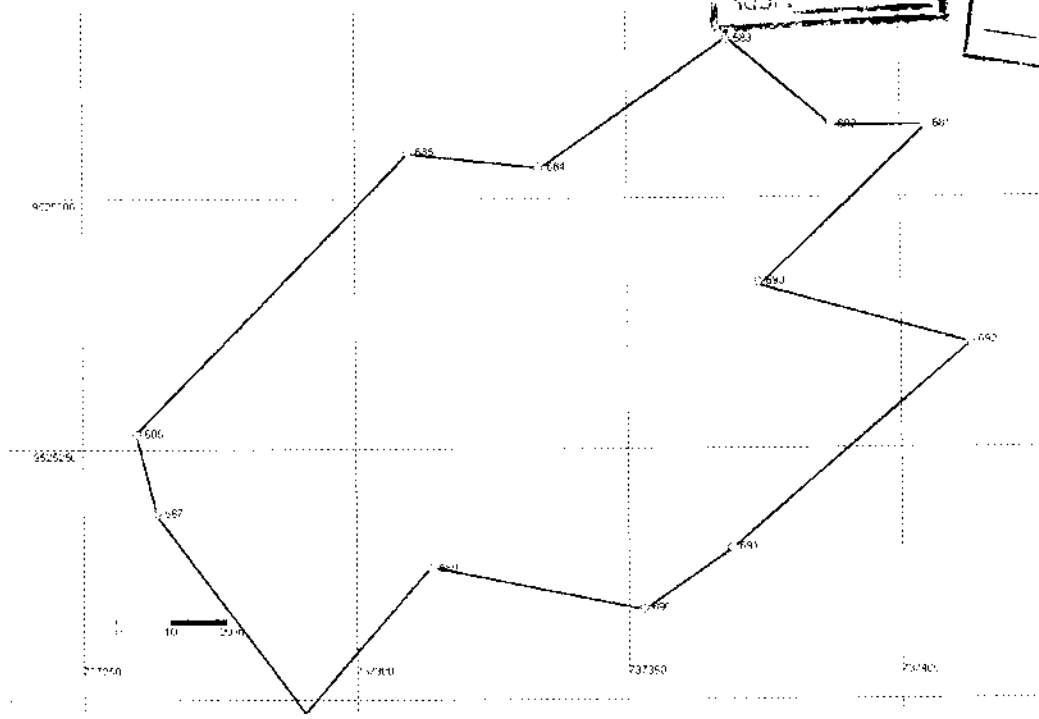




Figura 102: Representação básica da poligonal da área

Item AE 07	Coordenadas UTM: 20M 739951 / 9528908
ÁREA DE EMPRÉSTIMO	Tamanho da Área: 2,1582 hectares
	
Figura 103: visão geral da área	Figura 104: pequeno aterramento de vegetação

Handwritten signature and initials



1102
6860107

Fis. 1089
Proc. 6860107

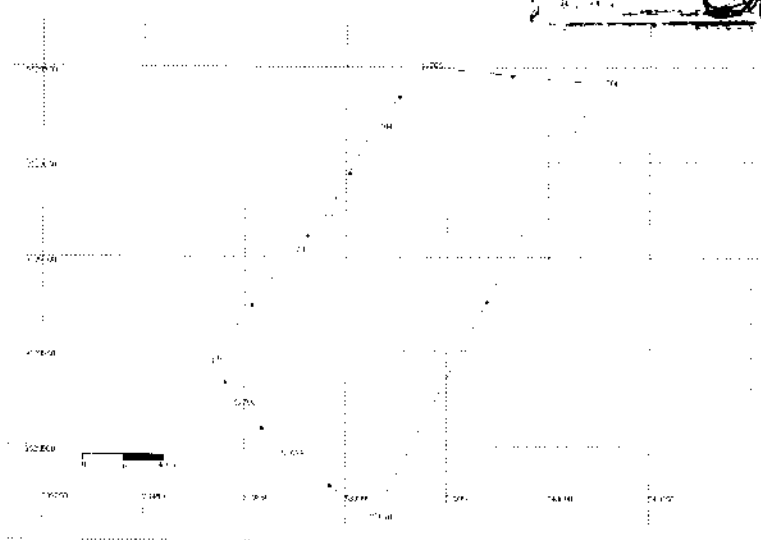


Figura 105: Representação básica da poligonal da área

Além dessas áreas de empréstimo, também verificou-se duas áreas onde houve a realização de ações relacionadas a desmatamentos na faixa de domínio, as quais demandavam autorizações específicas a serem emitidas pelo IBAMA. Tal supressão irregular de vegetação foi realizada posteriormente ao Relatório de Vistoria 026/2006/COTRA/CGTMO/DILIC/IBAMA, descumprindo o Termo de Embargo nº 440208-C.

As intervenções de supressão executadas sem as devidas autorizações do IBAMA são a seguir apresentadas:



Item DE 01	Coordenadas UTM: 20M 722274 / 9511950
DESMATAMENTO NA FAIXA DE DOMÍNIO	Tamanho da Área: 0,4233 hectare
	

Figura 106: supressão irregular de vegetação

Figura 107: idem

Handwritten signature and initials.



1103
(660)05
Rubr.: (D)

Fls. 4/1090
Proc. (660)05
Lafitea (D)

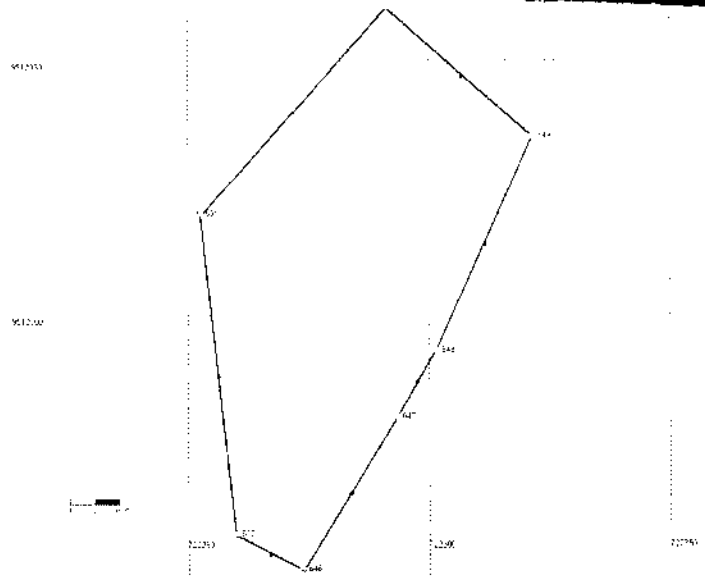




Figura 108: Representação básica da poligonal da área

Item DE 02	Coordenadas UTM: 20M 736315 / 9524446
DESMATAMENTO NA FAIXA DE DOMÍNIO	Tamanho da Área: 1,1225 hectare
	
Figura 109: supressão irregular de vegetação	Figura 110: idem

(D)
A
MGP.



Fls.: 1104
 Proc.: 68605
 TUBO: (1)

Fls.: 1091
 Proc.: 68605
 TUBO: (2)

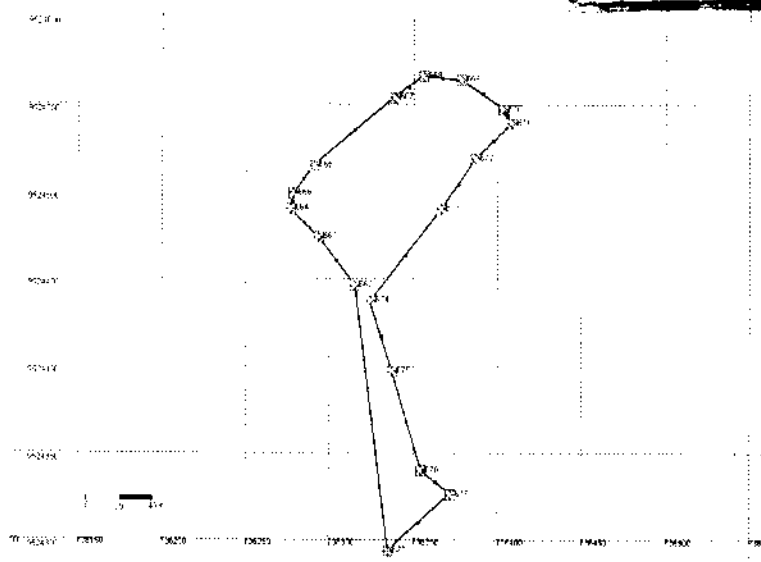


Figura 111: Representação básica da poligonal da área

Também foi contatada a execução de obras de construção de obras-de-arte posteriores ao Termo de Embargo nº 440206-C emitido em 2006, e relacionados a diversas substituições de antigos bueiros ármicos por outros bueiros de concreto. Tais intervenções configuram substituição ou troca de obras-de-arte realizada sem o licenciamento ambiental, pois segundo a Portaria Interministerial nº 273/2004, tais ações de troca de obras-de-arte dependem de autorização específica a ser dada pelo IBAMA.

Item BU 01	BUEIRO SIMPLES CELULAR DE CONCRETO	Coordenada UTM: 20M 742580 / 9535407
------------	------------------------------------	--------------------------------------

Sem Intervenção em Área de Preservação Permanente (bueiro construído como alternativa para escoamento de empocamento lateral à rodovia, devido ao entupimento de outro bueiro)



Figura 112: bueiro recentemente construído



Figura 113: o bueiro foi implantado para escoamento de um empocamento formado pela rodovia

(Handwritten signature)



10/10/10





Figura 114: canal construído para futuro escoamento da água

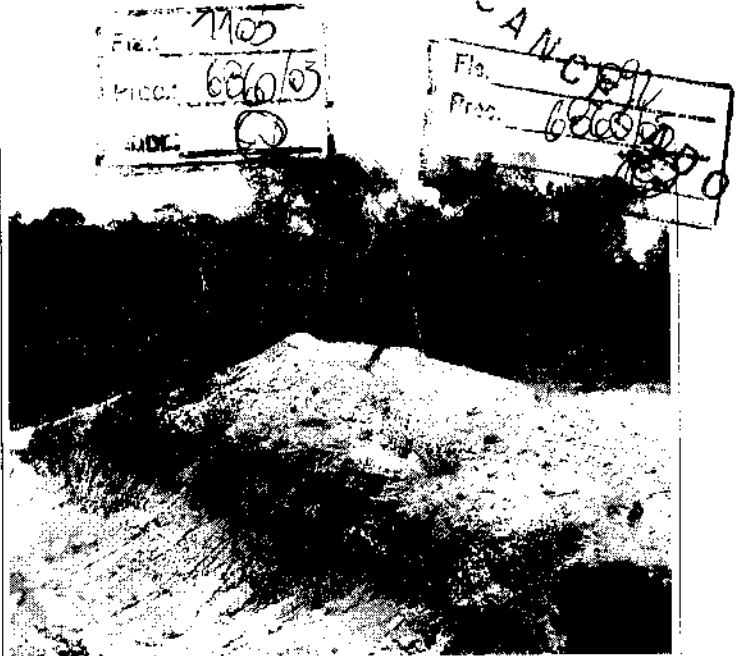


Figura 115: escavação e movimentação de solo

Item BU 02 | BUEIRO SIMPLES TUBULAR DE CONCRETO | Coordenada UTM: 20M 714772 / 9506077

Intervenção estimada em Área de Preservação Permanente:

Lado direito: 10m (comprimento) X 20m (largura de 10m em cada margem) – 200 m2

Lado esquerdo: 10m (comprimento) X 20m (largura de 10m em cada margem) - 200m2

Total: 400 m2 (0,04 hectare)



Figura 116: bueiro recentemente trocado, com intervenção em área de preservação permanente.



Figura 117: lado esquerdo da rodovia

Item BU 03 | BUEIRO SIMPLES TUBULAR DE CONCRETO | Coordenada UTM: 20M 715146 / 9506363

Intervenção estimada em Área de Preservação Permanente:

Lado direito: 10m (comprimento) X 20m (largura de 10m em cada margem) – 200 m2

Lado esquerdo: 10m (comprimento) X 20m (largura de 10m em cada margem) - 200m2

Total: 400 m2 (0,04 hectare)

Handwritten signature and initials: a circle with a cross, and 'MJA' below it.



Fla. CA 10/13
 Proc. 086005
 Rubrica



Figura 118: lado direito da rodovia, bueiro recentemente trocado



Figura 119: lado esquerdo da rodovia

Item BU 04 | BUEIRO SIMPLES TUBULAR DE CONCRETO | Coordenada UTM: 20M 715803 / 9506851

Intervenção estimada em Área de Preservação Permanente:
 Lado direito: 10m (comprimento) X 20m (largura de 10m em cada margem) – 200 m2
 Lado esquerdo: 10m (comprimento) X 20m (largura de 10m em cada margem) - 200m2
 Total: 400 m2 (0,04 hectare)



Figura 120: bueiro recentemente trocado, com intervenção em área de preservação permanente.




Figura 121: lado direito da rodovia

Item BU 05 | BUEIRO SIMPLES TUBULAR DE CONCRETO | Coordenada UTM: 20M 716180 / 9507134

Intervenção estimada em Área de Preservação Permanente:
 Lado direito: 10m (comprimento) X 20m (largura de 10m em cada margem) – 200 m2
 Lado esquerdo: 10m (comprimento) X 20m (largura de 10m em cada margem) - 200m2
 Total: 400 m2 (0,04 hectare)

Handwritten signature and initials



Fls.: 1107
Proc.: 686003
Rubr.: 

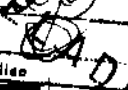
Fls. 4 N. 1094
Proc. 686003
Rubrica 



Figura 122: bueiro recentemente trocado.



Figura 123: lado direito da rodovia

Item BU 06 | BUEIRO SIMPLES TUBULAR DE CONCRETO | Coordenada UTM: 20M 716729 / 9507558

Intervenção estimada em Área de Preservação Permanente:

Lado direito: 10m (comprimento) X 20m (largura de 10m em cada margem) – 200 m2

Lado esquerdo: 10m (comprimento) X 20m (largura de 10m em cada margem) - 200m2

Total: 400 m2 (0,04 hectare)



Figura 124: bueiro recentemente trocado, com intervenção em área de preservação permanente.



Figura 125: pequena supressão lateral ao bueiro


Item BU 07 | BUEIRO SIMPLES TUBULAR DE CONCRETO | Coordenada UTM: 20M 717008 / 9507768

Intervenção estimada em Área de Preservação Permanente:

Lado direito: 10m (comprimento) X 30m (largura de 15m em cada margem) – 300 m2

Lado esquerdo: 10m (comprimento) X 30m (largura de 15m em cada margem) – 300 m2

Total: 600 m2 (0,06 hectare)


MJP.



Fis: 1108
Proc: 686005
Rubr: (circled symbol)

Fis: 411005
Proc: 686005
Rubr: (circled symbol)

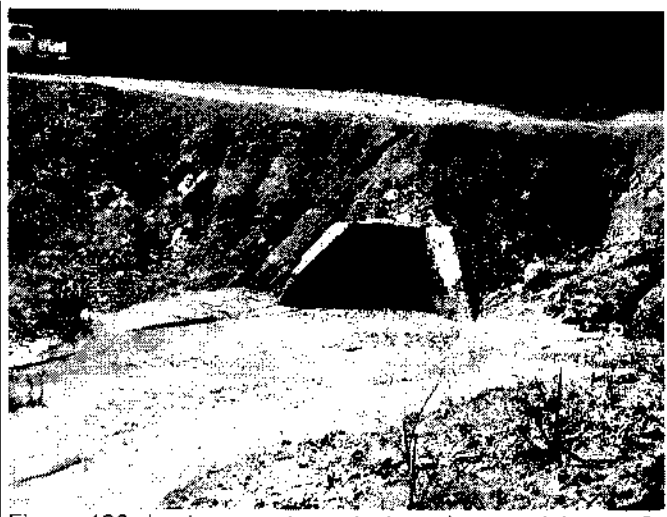


Figura 126: bueiro recentemente trocado, com intervenção em área de preservação permanente.



Figura 127: situação área de preservação permanente do lado esquerdo da rodovia

Item BU 08 | BUEIRO SIMPLES TUBULAR DE CONCRETO | Coordenada UTM: 20M 717488 / 9508130

Intervenção estimada em Área de Preservação Permanente:
Lado direito: 15m (comprimento) X 30m (largura de 15m em cada margem) – 450 m2
Lado esquerdo: 15m (comprimento) X 30m (largura de 15m em cada margem) – 450 m2
Total: 900 m2 (0,090 hectare)



Figura 128: situação área de preservação permanente do lado esquerdo da rodovia



Figura 129: troca recente sem medidas de controle de erosão

Item BU 09 | BUEIRO SIMPLES CELULAR DE CONCRETO | Coordenada UTM: 20M 717855 / 9508389

Intervenção estimada em Área de Preservação Permanente:
Lado direito: 20m (comprimento) X 40m (largura de 20m em cada margem) – 800 m2
Lado esquerdo: 10m (comprimento) X 30m (largura de 15m em cada margem) - 300m2
Total: 1100 m2 (0,11 hectare)

70
mga



4



1109
 686065
 Fis. 090
 Proc. 00005
 Revis. 0
 Fabricar 0

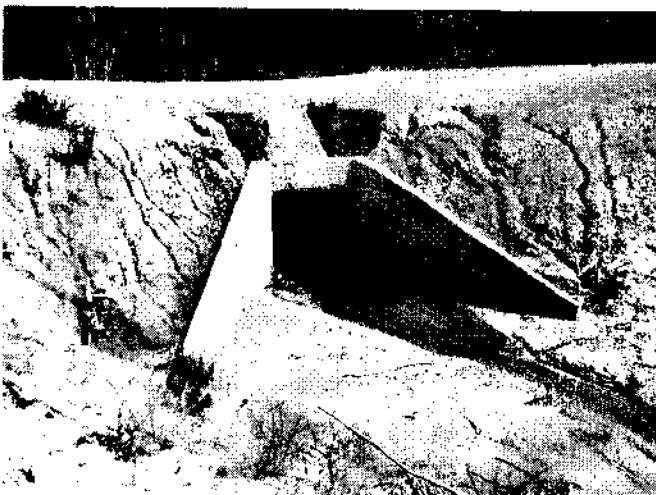


Figura 130: bueiro recentemente trocado, sem quaisquer medidas de contenção de erosão. (lado esquerdo)



Figura 131: construção de desvio para troca de bueiro, causou alagamento à montante, bem como mortandade da vegetação (lado direito)

Item BU 10 | BUEIRO SIMPLES CELULAR DE CONCRETO | Coordenada UTM: 20M 718088 / 9508565

Intervenção estimada em Área de Preservação Permanente:
 Lado direito: 20m (comprimento) X 40m (largura de 20m em cada margem) – 800 m2
 Lado esquerdo: 10m (comprimento) X 20m (largura de 10m em cada margem) - 200m2
 Total: 1000 m2 (0,10 hectare)

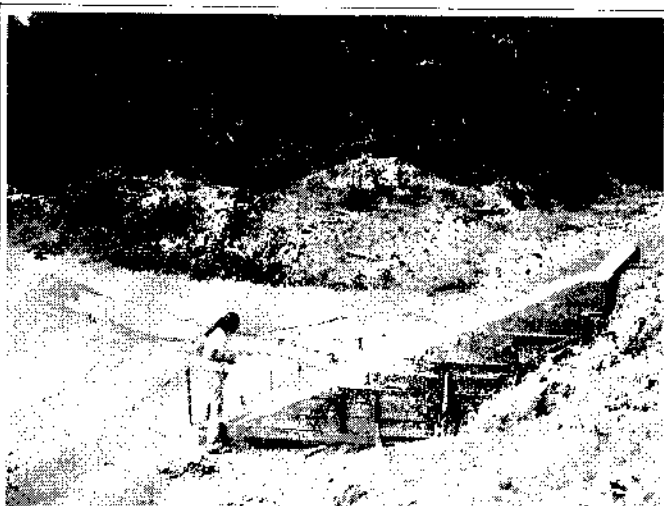


Figura 132: bueiro recentemente trocado, com intervenção em área de preservação permanente. (lado esquerdo)



Figura 133: área de preservação permanente do lado direito da rodovia

Item BU 11 | BUEIRO SIMPLES CELULAR DE CONCRETO | Coordenada UTM: 20M 718269 / 9508704

Intervenção estimada em Área de Preservação Permanente:
 Lado direito: 20m (comprimento) X 40m (largura de 20m em cada margem) – 800 m2
 Lado esquerdo: 10m (comprimento) X 20m (largura de 10m em cada margem) - 200m2
 Total: 1000 m2 (0,10 hectare)

JM



Foto: 1110
 FICOD: 6800
 Rubr.: (circled)

Fis. 4 N 1097
 Prac. (circled)
 (circled)



Figura 134: bueiro recentemente trocado, com intervenção em área de preservação permanente.



Figura 135: lado direito da rodovia

Item BU 12 | BUEIRO SIMPLES TUBULAR DE CONCRETO | Coordenada UTM: 20M 718470 / 9508855

Intervenção estimada em Área de Preservação Permanente:
 Lado direito: 10m (comprimento) X 20m (largura de 10m em cada margem) – 200 m2
 Lado esquerdo: 10m (comprimento) X 20m (largura de 10m em cada margem) – 200 m2
 Total: 400 m2 (0,04 hectare)



Figura 136: bueiro recentemente trocado, com intervenção em área de preservação permanente.



Figura 137: lado direito da rodovia

Item BU 13 | BUEIRO SIMPLES TUBULAR DE CONCRETO | Coordenada UTM: 20M 718616 / 9508967

Intervenção estimada em Área de Preservação Permanente:
 Lado direito: 10m (comprimento) X 20m (largura de 10m em cada margem) – 200 m2
 Lado esquerdo: 10m (comprimento) X 20m (largura de 10m em cada margem) – 200 m2
 Total: 400 m2 (0,04 hectare)

(Handwritten signature and initials)



Fls.: 1111
Proc.: 68607

Fls.: 1090
Proc.: 68603



Figura 138: bueiro recentemente trocado, com intervenção em área de preservação permanente.



Figura 139: lado esquerdo da rodovia, e ausência de medidas de controle de erosão

Item BU 14 | BUEIRO SIMPLES TUBULAR DE CONCRETO | Coordenada UTM: 20M 718859 / 9509173

Intervenção estimada em Área de Preservação Permanente:

Lado direito: 10m (comprimento) X 20m (largura de 10m em cada margem) – 200 m2

Lado esquerdo: 10m (comprimento) X 20m (largura de 10m em cada margem) – 200 m2

Total: 400 m2 (0,04 hectare)



Figura 140: lado esquerdo da rodovia



Figura 141: lado direito - bueiro recentemente trocado, com intervenção em área de preservação permanente.

Item BU 15 | BUEIRO TRIPLO CELULAR DE CONCRETO | Coordenada UTM: 20M 719020 / 9509272

Intervenção estimada em Área de Preservação Permanente:

Lado direito: 15m (comprimento) X 40m (largura de 20m em cada margem) – 600 m2

Lado esquerdo: 15m (comprimento) X 40m (largura de 20m em cada margem) - 600m2

Total: 1200 m2 (0,120 hectare)

Handwritten signature and initials.





Figura 142: bueiro recentemente trocado, com intervenção em área de preservação permanente.

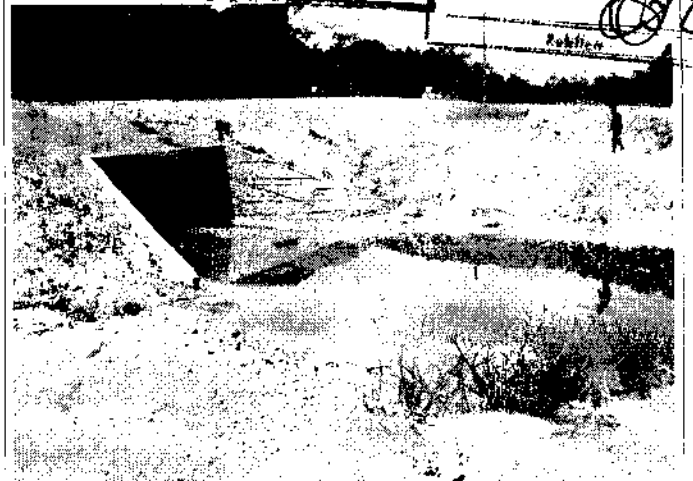


Figura 143: lado direito da rodovia

Item BU 16 | BUEIRO SIMPLES TUBULAR DE CONCRETO | Coordenada UTM: 20M 719668 / 9509766

Intervenção estimada em Área de Preservação Permanente:

Lado direito: 10m (comprimento) X 20m (largura de 10m em cada margem) – 200 m²

Lado esquerdo: 10m (comprimento) X 20m (largura de 10m em cada margem) – 200 m²

Total: 400 m² (0,04 hectare)



Figura 144: bueiro recentemente trocado, com intervenção em área de preservação permanente.



Figura 145: lado esquerdo da rodovia, com entupimento parcial do bueiro

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Conforme as constatações apresentadas neste documento durante a vistoria realizada, apresentamos as seguintes considerações e encaminhamentos aos SEGMENTOS A, B e C:

MANUTENÇÃO, CONSERVAÇÃO E RESTAURAÇÃO		KM INICIAL	KM FINAL
SEGMENTO B	ENTRONCAMENTO BR-230(A) - INÍCIO TRAVESSIA RIO MADEIRA (PORTO VELHO)	655,7	877,4



Neste segmento as obras de restauração do pavimento e adequação do acostamento estão em andamento somente nos Lotes 02 e 01, sendo realizados respectivamente pela Construtora Castilho e pelo 7º Batalhão de Engenharia de Construção.

Encaminhamentos para este Segmento:

1 – Oficiar o DNIT para que este execute as seguintes ações:

A – Envio dos protocolos das licenças de forma que seja possível associar o objeto da licença emitida pelo Órgão Ambiental competente, com a sua localização, área ocupada



Fis.: 1113
 Proc.: 68606
 Rubr.: 
 Fis. N.º 1100
 Proc.: 68605


e descrição das coordenadas da poligonal da área de apoio; isto em conjunto com as licenças das áreas de apoio da Construtora Castilho – lote 2 –, bem como outras futuras áreas de apoio de outras empreiteiras;

B – Envio da documentação autorizativa do DNPM – Departamento Nacional de Produção Mineral referente às jazidas de materiais necessárias para as obras neste Segmento;

C – Desenvolvimento dos Programas Ambientais imediatamente após a aprovação dos mesmo pelo IBAMA, principalmente quanto às ações de Gestão e Supervisão Ambiental nas obras da rodovia;

D – Logo após a formação das equipes de supervisão ambiental pelo DNIT, deverá ser realizada reunião com todas as empreiteiras para dar conhecimento às mesmas de todos os programas e medidas ambientais obrigatórios e definir critérios de acompanhamento das obras, em acordo com o cronogramas de execução dos programas e das vistorias do IBAMA ou demais instituições envolvidas no processo.

E - Requerer à empreiteira Construtora Castilho a retirada imediata das contenções que interromperam os dois cursos d'água, conforme constatado em vistoria;

F – oficiar DNIT e Construtora Castilho para esclarecer se as duas Áreas de Empréstimo, constatadas em campo (nas coordenadas de referência 20M 465022/ 9124811 e 20M 468810/ 9127879, e área total de 03,2607 hectares), estão abrangidas no escopo das licenças ambientais apresentadas pelo DNIT, adotando as medidas administrativas cabíveis em caso negativo;

G – Solicitar ao DNIT quais as medidas a serem implantadas na área de tancagem do canteiro-de-obras da Construtora Castilho para evitar vazamentos (armazenamento de combustível e de material betuminoso), devido à ausência da instalação de caixas separadoras de água e óleo na área de armazenamento de combustível, e à falta da implantação de piso e muretas de contenção, e também caixas separadoras na área de armazenamento e carregamento de material betuminoso.

2 - Adotar as providências fiscalizatórias cabíveis quanto às duas intervenções em Área de Preservação Permanente sem autorização efetuadas pela Construtora Castilho, numa área total de 800 m2 ou 0,08 hectare (emissão de Auto de Infração específico), em desacordo com o Artigo 38 da Lei nº 9605/1998 e Artigo 25 do Decreto nº 3179/1999;

3 – Para este Segmento, o requerimento de licenciamento a ser apresentado pelo DNIT deverá abranger todas as pontes objeto de alargamento/duplicação ou substituição de pontes de madeira por pontes de concreto, com formação de processo de licenciamento conjunto e posterior envio de Termo de Referência.

MANUTENÇÃO, CONSERVAÇÃO E RESTAURAÇÃO		KM INICIAL	KM FINAL
SEGMENTO A	MANAUS – TRAVESSIA DO RIO TUPUNÃ (OU TUPANA)	0,00	177,8

Tendo em vista que para este Segmento não estão previstas obras de restauração, deverá deverão ser desenvolvidos os Programas Ambientais imediatamente após a aprovação dos mesmo pelo IBAMA.

No entanto, vale destacar que a construção das pontes sobre o rio Castanho e rio Tupunã ou Tupana deverão ser objeto de processo de licenciamento específico, tão logo seja formalizado adequadamente o requerimento das mesmas pelo DNIT, com o envio de Termo de Referência para a realização do estudo ambiental. Este termo de referência agregará também a ponte proposta para o Igarapé Atu ou Atii (Segmento C) pela localização, proximidade e abrangência do diagnóstico ambiental, podendo ser agregadas novas pontes, caso previstas no Segmento C.

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

Durante as vistorias realizadas em 2005 e 2006, a região de entorno da rodovia BR-319, neste SEGMENTO C apresentava paisagens eminentemente preservadas de Floresta Amazônica, com poucas áreas desmatadas esparsas na faixa de domínio, sendo que mesmo assim, de tamanhos diminutos e realizadas por posseiros para subsistência. No entanto, podemos observar que a situação de



conservação ambiental da região está mudando bruscamente com o avanço das obras de reconstrução e pavimentação da rodovia, pois constatou-se o desmatamento de áreas situadas na faixa de domínio da rodovia, principalmente no trecho já pavimentado de cerca de 25 km.

Quanto à situação das obras neste Segmento, tendo em vista a rescisão do contrato entre do DNIT com a Construtora GAUTAMA não foram constatadas obras na rodovia no momento da vistoria, sendo visualizado o abandono das obras e da maior parte das áreas embargadas. No entanto, destaca-se que mesmo onde a CONSTRUTORA GAUTAMA efetuou plantio de recuperação dessas áreas, essas medidas não tiveram quaisquer cuidados técnicos, e somente foram realizadas de forma paliativa

Atualmente a responsabilidade para continuidade das obras é do 6º Batalhão de Engenharia de Construção. Segundo informações prestadas pelo DNIT, as obras de reconstrução/pavimentação da rodovia BR-319 avançaram nas seguintes quilometragens de acordo com o tipo de intervenção:

- desmatamento / limpeza de área : Km 177,8 ao 250 (72,2 km de extensão);
- terraplanagem: Km 177,8 ao 227,8 (50 km de extensão);
- regularização do Sub-leito: Km 177,8 ao Km 212,9 (35,1 km de extensão);
- Instalação da Sub-base: Km 177,8 ao km 212,9 (35,1 km de extensão);
- Instalação da Base: Km 177,8 ao km 212,6 (34,8 km de extensão);
- Pavimentação com C.B.U.Q.: Km 177 ao 203,0 (25,2 km de extensão).

Mesmo que as obras estejam atualmente paralisadas, bem como as áreas embargadas em 2006 estejam abandonadas, em comparação com os dados do Relatório de Vistoria 026/2006/COTRA/CGTMO/DILIC/IBAMA, foi constatado que a CONSTRUTORA GAUTAMA procedeu a abertura de novas jazidas e áreas de empréstimo, a implantação de novas obras-de-arte (bueiros) sem a devida Autorização de Supressão de Vegetação do IBAMA, bem como realizou mais desmatamentos na faixa de domínio da rodovia sem a devida autorização ambiental.

Desta forma, a CONSTRUTORA GAUTAMA descumpriu os Termos de Embargo nº 440205-C, 440206-C e 440208-C instaurados por este IBAMA em 2006. Assim, foram levantados todos os locais sendo utilizados de forma irregular, relacionadas às novas áreas de empréstimo (jazidas de material), substituição de obras-de-arte (novos bueiros); bem como desmatamentos e ocupação e/ou intervenção em Áreas de Preservação Permanente.

Esses ilícitos ambientais são obras são listadas a seguir, com os respectivos infringências legais:

- Ausência de licenciamento ambiental nos seguintes itens e áreas, em desacordo com o Artigo 60 da Lei nº 9605/1998 e Artigo 44 do Decreto nº 3179/1999:

A - Abertura e utilização de jazidas e/ou Áreas de Empréstimo:

Itens deste Relatório	Localização – UTM 20M	Área (hectare)
AE 1 Área de empréstimo	710953 / 9503180	0,1099
AE 2 Área de empréstimo	712946 / 9504690	2,2578
AE 3 Área de empréstimo	717491 / 9508092	0,6359
AE 4 Área de empréstimo	718770 / 9509119	1,8764
AE 6 Área de empréstimo	737405 / 9525314	1,0656
AE 7 Área de empréstimo	739951 / 9528908	2,1582
TOTAL PARCIAL		8,1038

B – Substituição/Implantação de Obras-de-arte:

Tipo	Itens deste Relatório	Localização – UTM 20M
Bueiros de concreto	BU 01	742580 / 9535407
	BU 02	714772 / 9506077





1116
686065
Fis. 1103
Proc. 686065

- Deverá ser emitido Auto de Infração em desfavor da Construtora GAUTAMA quanto a ocupação/intervenção irregular em Áreas de Preservação Permanente, e descumprimento do Termo de Embargo nº 440208-C/IBAMA.

- Desmatamento de área florestal, objeto de especial preservação, nos seguintes itens e áreas (hectare), em desacordo com o Artigo 50 da Lei nº 9605/1998 e Artigo 37 do Decreto nº 3179/1999:

Itens deste Relatório	Localização UTM 20M	Área de desmatamento (hectare)
DE 1	722274 / 9511950	0,4233
DE 2	736315 / 9524446	1,1225
TOTAL		1,5458


Encaminhamentos:

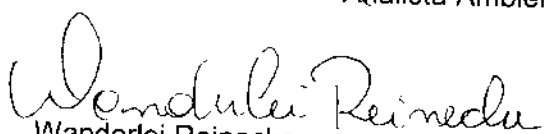
- Deverá ser emitido Auto de Infração em desfavor da Construtora GAUTAMA quanto ao desmatamento ocorrido nessas áreas, e descumprimento do Termo de Embargo nº 440208-C/IBAMA.

Quanto a outros encaminhamentos a serem dados neste Segmento C, são a seguir apresentados:

- Oficiar o DNIT para verificar a adequação e eficácia do sistema de drenagem já instalado pela Construtora GAUTAMA (bueiros subdimensionados ou entupidos; e corridas d'água e dissipadores de energia gerando processos erosivos), solicitando a reavaliação das estruturas de drenagem neste Segmento;
- Requerer ao DNIT a análise quanto à possibilidade de construção de pontes ao invés da construção de bueiros de concreto nas travessias do seguintes igarapés: Igarapé 1 – UTM 20M 692620 /9485589 e Igarapé 2 – UTM 20M 697773/ 9491783, tendo em vista que tais medidas beneficiam não só a manutenção da trafegabilidade da rodovia (visto que os bueiros ármicos, apesar de seus diâmetros, não suportaram a intensidade da vazão desses igarapés), como também a possibilita o uso das pontes como passagens de fauna.

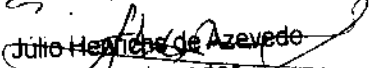

Geza de Faria Arbocz
Técnico Especializado

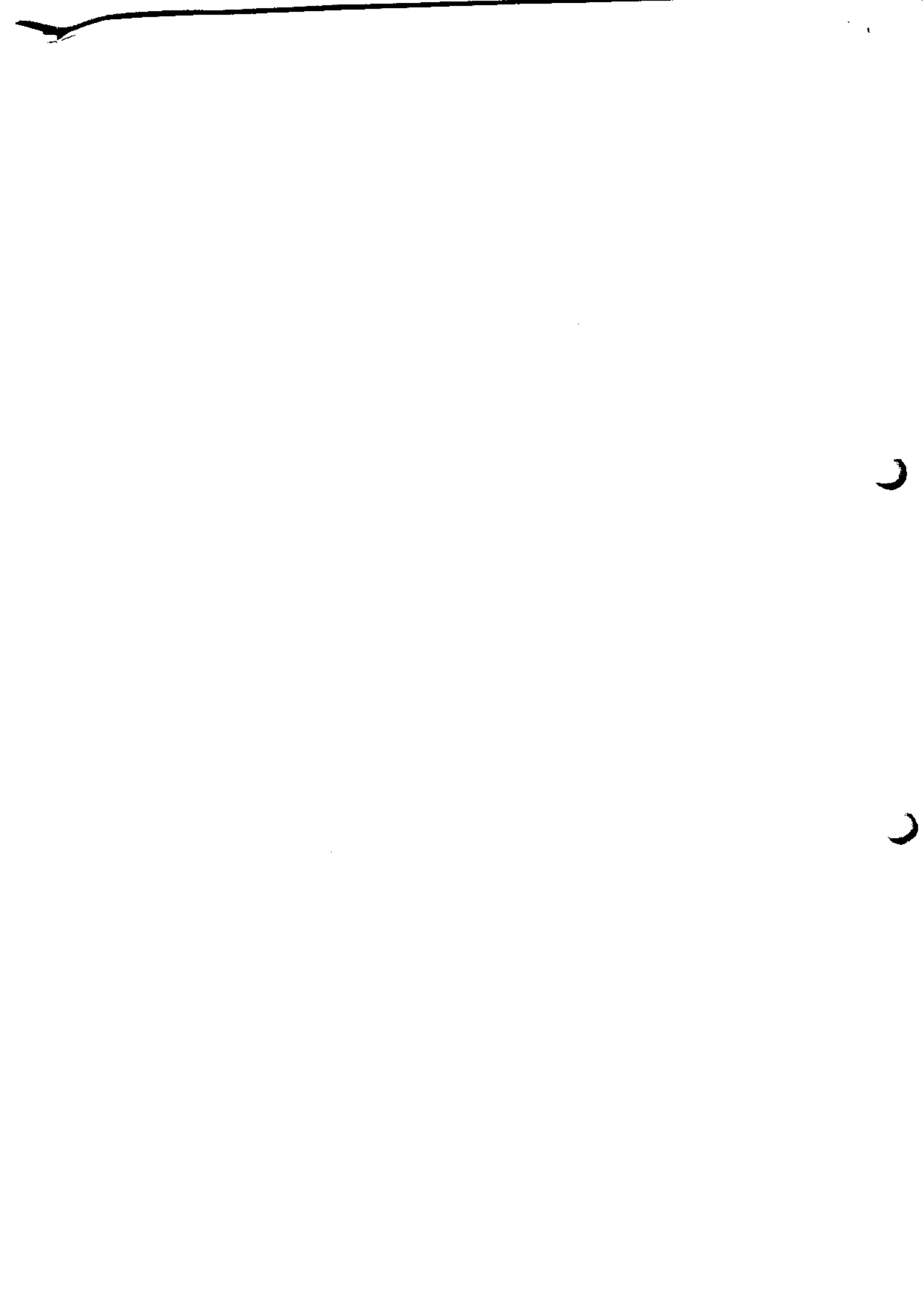

Mariana Graciosa Pereira
Analista Ambiental


Wanderlei Reinecke
Analista Ambiental

*Cliente em 06.11.2007,
solicito:*

- Encaminhamento de cópia deste relatório ao DNIT
- Encaminhamento de cópia ao CBTO, via memorando.
- Avaliação das irregularidades apontadas com vista a propostas para a regularidade a pontes.


Julio Henrique de Azevedo
Coordenador
CGTMO/DILIC/IBAMA





1117
F. 0360
Rubr.:
F. 4 1104
Proc. 0000
Rubrica

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

Ofício nº 405 /2007 - COTRA/CGTMO/DILIC/IBAMA

Brasília, 08 de novembro de 2007.

A Sua Senhoria o Senhor
Márcio Rinaldo Guinassi
Escritório de Porto Velho/RO
Construtora Castilho S.A.
Avenida Campos Sales, 2591
CEP 78900-700 Porto Velho/RO
Tel/fax: (69) 3229-0088

Assunto: obras de restauração na rodovia BR-319 (Lote 02)

Prezado Senhor,

1. Reporto-me às obras de restauração na rodovia BR-319 (Lote 02), e venho informar que em vistoria recente no local, com participação de técnicos da DILIC/IBAMA e DNIT foram encontradas irregularidades ambientais, especificamente quanto à ocupação irregular de Áreas de Preservação Permanente (Lei 4771/1965 - Código Florestal) sem a devida Autorização de Supressão de Vegetação emitida por esta DILIC/IBAMA, bem como instalação de contenções para implantação de bueiros, conforme o anexo Relatório de Vistoria 050/07/COTRA/CGTMO/DILIC/IBAMA.
2. Desta forma, devido a este ilícito ambiental, infringindo o contido no artigo 25 do Decreto Federal 3179/99, encaminho à essa empresa o seguinte documento:
 - **Auto de Infração nº 527107 - D:** pela ocupação irregular de Área de Preservação Permanente, num total de 800m², nas coordenadas geográficas UTM 20 M 463752/9123758 e UTM 469260/9128234;
3. Além disso, tendo em vista a constatação da exploração de áreas de empréstimo ou jazidas na faixa de domínio da rodovia por essa empresa, sem o devido envio das Licenças Ambientais a esta DILIC/IBAMA, foi emitida a seguinte Notificação, a qual deverá ser atendida no prazo de 30 dias do seu recebimento:
 - **Notificação 511471-B:** para que essa empresa apresente as Licenças Ambientais das áreas de empréstimo / jazidas localizadas nas coordenadas geográficas UTM 20M 465022/9124811 e 20M 468810/9127879, bem como informe o tamanho das áreas exploradas (hectares) e as coordenadas de duas poligonais.
4. Informo ainda que o recente Termo de Acordo e Compromisso entre IBAMA e DNIT para a realização das obras de restauração da rodovia BR-319, coloca como obrigatoriedade a aquisição pelo DNIT de Autorização de Supressão de Vegetação anteriormente a quaisquer intervenções de desmatamento na faixa de domínio da rodovia ou ocupação de Áreas de Preservação Permanente para a instalação de bueiros e pontes.
5. Assim, como ainda não foi emitida qualquer Autorização de Supressão de Vegetação ao DNIT para esse Lote 02 da rodovia, comunico que estas intervenções não poderão ser realizadas até a devida emissão desse documento.



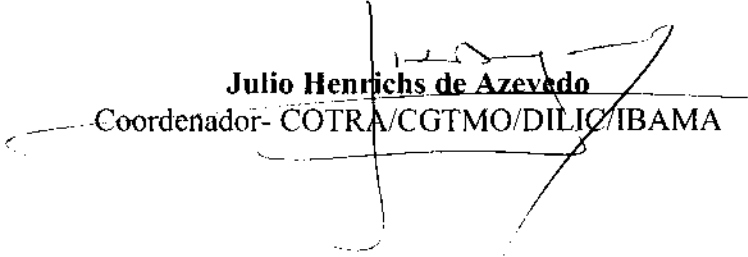
Fla.: 1118
Proc.: 6860/0
Subsc.: (4)

CAMA05
Fla.: 6860/0
Proc.: 6860/0
Subsc.: (4)

6. Quanto à construção de contenções que interromperam os dois cursos d'água para implantação de bueiros nesse Lote, objeto do Auto de Infração acima, requiro à Vossa Senhoria para que proceda a retirada imediata destas contenções e proceda os trabalhos de recuperação dessas áreas, enviando o relatório dessas ações, com registro fotográfico.

7. Ressalto ainda a possibilidade de emissão de outras sanções administrativas em caso de inadequação ou descumprimento dos documentos acima apresentados.

Atenciosamente,


Julio Henrichs de Azevedo
Coordenador- COTRA/CGTMO/DILIC/IBAMA



TÍTULO DE INFRAÇÃO

MULTA

ADVERTÊNCIA

SÉRIE: D

02 - CÓDIGO DA INFRAÇÃO
 92-779-503/0001-25

Fla.: 1119
 Proc.: 68606
 Rubr.: 0

01 - ENDEREÇO

02 - ENDEREÇO

03 - ENDEREÇO

08 - ENDEREÇO
 AVENIDA CAMPOS SALES Nº 2591

06 - BAIRRO OU DISTRITO
 PORTO VELHO

04 - UF
 RO

05 - CEP
 78900-700

13 - DESCRIÇÃO DA INFRAÇÃO
 POR DESTRUIR OU OCUPAR IREGULARMENTE ÁREA DE PRESERVAÇÃO PERMANENTE, NUM TOTAL DE 800 m² (008 HECTARE), NAS COORDENADAS UTM 463 752/9123 758 E UTM 169260/9128 234 (ZONA 20M) COM REALIZAÇÃO DE ATERRAMENTO, NAS OBRAS DE RESTAURAÇÃO DA RODOVIA BR-319 (LOTE 02)

14 - ANO	15 - MÊS	16 - DIA	17 - ANO	18 - MÊS	19 - DIA	20 - ANO	21 - MÊS	22 - DIA	23 - ANO	24 - MÊS	25 - DIA
70	-	30	-	25	-	2	II	2	-	3	-

09 - LEI FEDERAL 9605/98
 10 - DECRETO FEDERAL 3179/99
 11 - RESOLUÇÃO FEDERAL 4731/05
 12 - LEI FEDERAL 3030/02

17 - CÓDIGO DA UNIDADE DE INFRAÇÃO
 2M1201-2

18 - CÓDIGO DA MULTA
 452001

19 - VALORES
 40.000,00

20 - HORA DA AUTUAÇÃO
 10:00

21 - LOCAL DA INFRAÇÃO
 BR-319

22 - MUNICÍPIO
 HUMAITÁ

23 - UF
 AM

24 - DATA DA AUTUAÇÃO
 08/11/2007

25 - DATA DE VENCIMENTO
 28/11/2007

26 - VALOR DA MULTA
 13646,00

27 - ASSINATURA DO FUNDAO
 EMILADO POR CORRESPONDÊNCIA Wondri D. R. ...

28 - ASSINATURA E FUNDAMENTO AUTUANTE
 ...



Proc: 1107
 Proc: 686008
 Rubric: 0

Proc: 1120
 Proc: 686008
 Rubric: 0



Ministério do Meio Ambiente - MMA
INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVAVEIS - IBAMA
 Diretoria de Proteção Ambiental - DIPA

NOTIFICAÇÃO

SERIE B
511471

21	NOT FIQUE INEFERVADE	HORA	DIA	ANO	ME	02	03	04	05
10:00	08	2007	11						

06, NOME COMPLETO
CONSTRUTORA CASTILHO S.A

07, ENDEREÇO
AV. CAMPOS SALES Nº 2591

08, BAIRRO OU DISTRITO
PURTO VELHO 1340-700 RO

12. OFENSÃO DA OCORRÊNCIA:

APRESENTAR AS LICENÇAS AMBIENTAIS DAS ÁREAS DE EMPRES-
 TIMO OU JAZIDAS LOCALIZADAS NAS COORDENADAS GEográficas
 UTM 30M UG5022/912481 E 30M UG8010/9123879 NO LOTE DE DA
 RODAVIA BR 319 BEM COMO INFORMAÇÕES DE FOLGEM DAS ÁREAS EM
 HETÁREAS E AS COORDENADAS DE FOLGEM DAS

09, NOTIFICADO DEVERÁ COMPARECER AO IBAMA NO ENDEREÇO ADUADO NO PRAZO DE
 30 DIAS, A CONTAR DA DATA DA EMISSÃO DESTA NOTIFICAÇÃO PARA
 PRESTAR ESCLARECIMENTOS SOBRE OS FATOS DESCRITOS, ATMA, O NÃO
 COMPARECIMENTO PODERÁ CONSTITUIR CRIME EM DESOBEDECIMENTO AO ARTIGO
 336 DO CÓDIGO PENAL.

17, PESSOA RESPONSÁVEL, CARGO E INTERESSADO NA ESTEA PARANTE

18, ENDEREÇO DE APRESENTAÇÃO
RODOVIA BR 319
ENVIADO POR CORRESPONDÊNCIA

01, NOME COMPLETO

02, ENDEREÇO
Wanderlei Pernecké
 Avenida ...
 Mar: 134600

03, BAIRRO, DISTRITO

04, MUNICÍPIO, ESTADO

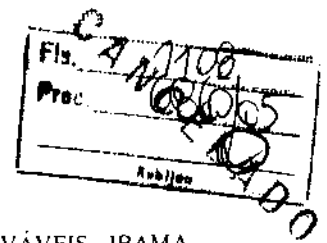
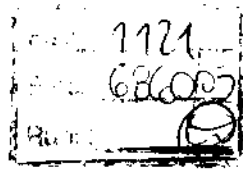
05, CEP

06, UF

07, ASSINATURA DO RESPONSÁVEL

08, DATA





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

Ofício nº 44 / 2007 - COTRA/CGTMO/DILIC/IBAMA

Brasília, 08 de novembro de 2007.

A Sua Senhoria o Senhor
Bolivar Saback
Diretor Operacional
CONSTRUTORA GAUTAMA LTDA
SRTV Sul, Quadra 701, Bloco K, Sala 603, Asa Sul
70000-000 Brasília - DF
Pabx: (61) 3321.9101 / Fax: (61) 3321.8575

Assunto: obras na rodovia BR-319/AM

Senhor Diretor,

1. Reporto-me às obras na rodovia BR-319, entre os Km's 166 e 370, e venho informar que em vistoria recente no local, com participação de técnicos da DILIC/IBAMA e DNIT foram encontradas diversas irregularidades ambientais posteriores aos Autos de Infração e Termos de Embargo emitidos no ano de 2006 por este Instituto, conforme o anexo Relatório de Vistoria 050/07/COTRA/CGTMO/DILIC/IBAMA.
2. Em decorrência da constatação dessas irregularidades frente à Legislação Ambiental, venho encaminhar em anexo os seguintes Autos de Infração:
 - **Auto de Infração nº 527108 - D:** pela construção de diversas obras (16 bueiros de concreto) sem o licenciamento ou autorização ambiental do IBAMA, e descumprindo o Termo de Embargo nº 440206-C/IBAMA ;
 - **Auto de Infração nº 527109-D:** pela ocupação irregular de Área de Preservação Permanente, num total de 9400m2, nas obras de instalação de 16 bueiros de concreto sem a devida autorização do IBAMA e descumprindo o Termo de Embargo nº 440206-C/IBAMA ;
 - **Auto de Infração nº 527110-D:** pelo desmatamento de 1,5458 hectare de Floresta Amazônica sem a devida autorização do IBAMA, e descumprimento do Termo de Embargo nº 440208-C/IBAMA.
 - **Auto de Infração nº 527111 - D:** pela construção de diversas obras (06 áreas de empréstimo ou jazidas) sem o licenciamento ou autorização ambiental do Órgão Ambiental competente, e descumprindo o Termo de Embargo nº 440205-C/IBAMA.

Atenciosamente,

Julio Henrichs de Azevedo
Coordenador-COTRA/CGTMO/DILIC/IBAMA

3

4

AUTO DE INFRAÇÃO MULTA ADVERTÊNCIA SÉRIE D

01. CÓDIGO DA ATIVIDADE AUTUADA

02. IDENTIFICADOR 00725347/0007-97

03. NOME DO AUTUADO

CONSTRUTORA GAUTAMA LTDA

04. NATURALIDADE

06. C. IDENT. DO REGISTRO DE EMPRESAS

07. ES. COM

08. ENDEREÇO

TRAVESSA BARCELONA Nº 040 - QUADRA J

09. BAIRRO OU DISTRITO

ADRIANO POLIS MANAUS

10. MUNICÍPIO (CIDADE)

AM 69057-078

11. DESCRIÇÃO DA INFRAÇÃO

POR CONSTRUIR OU INSTALAR OBRAS RUIDOSAS RITENCIALMENTE RUIDOSAS REFERENTES A 16 BUEIROS DE CONCRETO DE DIVERSOS TIPOS, EM SUBSTITUIÇÃO AS OBRAS DE-ARTE ANTERIORES, SEM A DEVIDA LICENÇA OU AUTORIZAÇÃO DO ÓRGÃO AMBIENTAL COMPETENTE (IBAMA) ENTRE OS KMS 1778 E 250 DA RODOVIA BR-319/AM, CONFORME RELATORIO DE VISTORIA 050/07/CO-TRA/CGTMO/DILIC/IBAMA.

12. DATA DE EMISSÃO DO AUTO

13. DATA DE RECEBIMENTO DO AUTO

14. DATA DE EMISSÃO DO AUTO

15. DATA DE RECEBIMENTO DO AUTO

16. DATA DE EMISSÃO DO AUTO

17. DATA DE RECEBIMENTO DO AUTO

18. DATA DE EMISSÃO DO AUTO

19. DATA DE RECEBIMENTO DO AUTO

20. DATA DE EMISSÃO DO AUTO

21. DATA DE RECEBIMENTO DO AUTO

22. DATA DE EMISSÃO DO AUTO

23. DATA DE RECEBIMENTO DO AUTO

24. DATA DE EMISSÃO DO AUTO

25. DATA DE RECEBIMENTO DO AUTO

26. DATA DE EMISSÃO DO AUTO

27. DATA DE RECEBIMENTO DO AUTO

28. DATA DE EMISSÃO DO AUTO

29. DATA DE RECEBIMENTO DO AUTO

30. DATA DE EMISSÃO DO AUTO

31. DATA DE RECEBIMENTO DO AUTO

32. DATA DE EMISSÃO DO AUTO

33. DATA DE RECEBIMENTO DO AUTO

34. DATA DE EMISSÃO DO AUTO

35. DATA DE RECEBIMENTO DO AUTO

36. DATA DE EMISSÃO DO AUTO

37. DATA DE RECEBIMENTO DO AUTO

38. DATA DE EMISSÃO DO AUTO

39. DATA DE RECEBIMENTO DO AUTO

40. DATA DE EMISSÃO DO AUTO

41. DATA DE RECEBIMENTO DO AUTO

42. DATA DE EMISSÃO DO AUTO

43. DATA DE RECEBIMENTO DO AUTO

44. DATA DE EMISSÃO DO AUTO

45. DATA DE RECEBIMENTO DO AUTO

46. DATA DE EMISSÃO DO AUTO

47. DATA DE RECEBIMENTO DO AUTO

48. DATA DE EMISSÃO DO AUTO

49. DATA DE RECEBIMENTO DO AUTO

50. DATA DE EMISSÃO DO AUTO

51. DATA DE RECEBIMENTO DO AUTO

52. DATA DE EMISSÃO DO AUTO

53. DATA DE RECEBIMENTO DO AUTO

54. DATA DE EMISSÃO DO AUTO

55. DATA DE RECEBIMENTO DO AUTO

56. DATA DE EMISSÃO DO AUTO

57. DATA DE RECEBIMENTO DO AUTO

58. DATA DE EMISSÃO DO AUTO

59. DATA DE RECEBIMENTO DO AUTO

60. DATA DE EMISSÃO DO AUTO

61. DATA DE RECEBIMENTO DO AUTO

62. DATA DE EMISSÃO DO AUTO

63. DATA DE RECEBIMENTO DO AUTO

64. DATA DE EMISSÃO DO AUTO

65. DATA DE RECEBIMENTO DO AUTO

66. DATA DE EMISSÃO DO AUTO

67. DATA DE RECEBIMENTO DO AUTO

68. DATA DE EMISSÃO DO AUTO

69. DATA DE RECEBIMENTO DO AUTO

70. DATA DE EMISSÃO DO AUTO

71. DATA DE RECEBIMENTO DO AUTO

72. DATA DE EMISSÃO DO AUTO

73. DATA DE RECEBIMENTO DO AUTO

74. DATA DE EMISSÃO DO AUTO

75. DATA DE RECEBIMENTO DO AUTO

76. DATA DE EMISSÃO DO AUTO

77. DATA DE RECEBIMENTO DO AUTO

78. DATA DE EMISSÃO DO AUTO

79. DATA DE RECEBIMENTO DO AUTO

80. DATA DE EMISSÃO DO AUTO

81. DATA DE RECEBIMENTO DO AUTO

82. DATA DE EMISSÃO DO AUTO

83. DATA DE RECEBIMENTO DO AUTO

84. DATA DE EMISSÃO DO AUTO

85. DATA DE RECEBIMENTO DO AUTO

86. DATA DE EMISSÃO DO AUTO

87. DATA DE RECEBIMENTO DO AUTO

88. DATA DE EMISSÃO DO AUTO

89. DATA DE RECEBIMENTO DO AUTO

90. DATA DE EMISSÃO DO AUTO

91. DATA DE RECEBIMENTO DO AUTO

92. DATA DE EMISSÃO DO AUTO

93. DATA DE RECEBIMENTO DO AUTO

94. DATA DE EMISSÃO DO AUTO

95. DATA DE RECEBIMENTO DO AUTO

96. DATA DE EMISSÃO DO AUTO

97. DATA DE RECEBIMENTO DO AUTO

98. DATA DE EMISSÃO DO AUTO

99. DATA DE RECEBIMENTO DO AUTO

100. DATA DE EMISSÃO DO AUTO

101. DATA DE RECEBIMENTO DO AUTO

102. DATA DE EMISSÃO DO AUTO

103. DATA DE RECEBIMENTO DO AUTO

104. DATA DE EMISSÃO DO AUTO

105. DATA DE RECEBIMENTO DO AUTO

106. DATA DE EMISSÃO DO AUTO

107. DATA DE RECEBIMENTO DO AUTO

108. DATA DE EMISSÃO DO AUTO

109. DATA DE RECEBIMENTO DO AUTO

110. DATA DE EMISSÃO DO AUTO

111. DATA DE RECEBIMENTO DO AUTO

112. DATA DE EMISSÃO DO AUTO

113. DATA DE RECEBIMENTO DO AUTO

114. DATA DE EMISSÃO DO AUTO

115. DATA DE RECEBIMENTO DO AUTO

116. DATA DE EMISSÃO DO AUTO

117. DATA DE RECEBIMENTO DO AUTO

118. DATA DE EMISSÃO DO AUTO

119. DATA DE RECEBIMENTO DO AUTO

120. DATA DE EMISSÃO DO AUTO

121. DATA DE RECEBIMENTO DO AUTO

122. DATA DE EMISSÃO DO AUTO

123. DATA DE RECEBIMENTO DO AUTO

124. DATA DE EMISSÃO DO AUTO

125. DATA DE RECEBIMENTO DO AUTO

126. DATA DE EMISSÃO DO AUTO

127. DATA DE RECEBIMENTO DO AUTO

128. DATA DE EMISSÃO DO AUTO

129. DATA DE RECEBIMENTO DO AUTO

130. DATA DE EMISSÃO DO AUTO

131. DATA DE RECEBIMENTO DO AUTO

132. DATA DE EMISSÃO DO AUTO

133. DATA DE RECEBIMENTO DO AUTO

134. DATA DE EMISSÃO DO AUTO

135. DATA DE RECEBIMENTO DO AUTO

136. DATA DE EMISSÃO DO AUTO

137. DATA DE RECEBIMENTO DO AUTO

138. DATA DE EMISSÃO DO AUTO

139. DATA DE RECEBIMENTO DO AUTO

140. DATA DE EMISSÃO DO AUTO

141. DATA DE RECEBIMENTO DO AUTO

142. DATA DE EMISSÃO DO AUTO

143. DATA DE RECEBIMENTO DO AUTO

144. DATA DE EMISSÃO DO AUTO

145. DATA DE RECEBIMENTO DO AUTO

146. DATA DE EMISSÃO DO AUTO

147. DATA DE RECEBIMENTO DO AUTO

148. DATA DE EMISSÃO DO AUTO

149. DATA DE RECEBIMENTO DO AUTO

150. DATA DE EMISSÃO DO AUTO

151. DATA DE RECEBIMENTO DO AUTO

152. DATA DE EMISSÃO DO AUTO

153. DATA DE RECEBIMENTO DO AUTO

154. DATA DE EMISSÃO DO AUTO

155. DATA DE RECEBIMENTO DO AUTO

156. DATA DE EMISSÃO DO AUTO

157. DATA DE RECEBIMENTO DO AUTO

158. DATA DE EMISSÃO DO AUTO

159. DATA DE RECEBIMENTO DO AUTO

160. DATA DE EMISSÃO DO AUTO

161. DATA DE RECEBIMENTO DO AUTO

162. DATA DE EMISSÃO DO AUTO

163. DATA DE RECEBIMENTO DO AUTO

164. DATA DE EMISSÃO DO AUTO

165. DATA DE RECEBIMENTO DO AUTO

166. DATA DE EMISSÃO DO AUTO

167. DATA DE RECEBIMENTO DO AUTO

168. DATA DE EMISSÃO DO AUTO

169. DATA DE RECEBIMENTO DO AUTO

170. DATA DE EMISSÃO DO AUTO

171. DATA DE RECEBIMENTO DO AUTO

172. DATA DE EMISSÃO DO AUTO

173. DATA DE RECEBIMENTO DO AUTO

174. DATA DE EMISSÃO DO AUTO

175. DATA DE RECEBIMENTO DO AUTO

176. DATA DE EMISSÃO DO AUTO

177. DATA DE RECEBIMENTO DO AUTO

178. DATA DE EMISSÃO DO AUTO

179. DATA DE RECEBIMENTO DO AUTO

180. DATA DE EMISSÃO DO AUTO

181. DATA DE RECEBIMENTO DO AUTO

182. DATA DE EMISSÃO DO AUTO

183. DATA DE RECEBIMENTO DO AUTO

184. DATA DE EMISSÃO DO AUTO

185. DATA DE RECEBIMENTO DO AUTO

186. DATA DE EMISSÃO DO AUTO

187. DATA DE RECEBIMENTO DO AUTO

188. DATA DE EMISSÃO DO AUTO

189. DATA DE RECEBIMENTO DO AUTO

190. DATA DE EMISSÃO DO AUTO

191. DATA DE RECEBIMENTO DO AUTO

192. DATA DE EMISSÃO DO AUTO

193. DATA DE RECEBIMENTO DO AUTO

194. DATA DE EMISSÃO DO AUTO

195. DATA DE RECEBIMENTO DO AUTO

196. DATA DE EMISSÃO DO AUTO

197. DATA DE RECEBIMENTO DO AUTO

198. DATA DE EMISSÃO DO AUTO

199. DATA DE RECEBIMENTO DO AUTO

200. DATA DE EMISSÃO DO AUTO

201. DATA DE RECEBIMENTO DO AUTO

202. DATA DE EMISSÃO DO AUTO

203. DATA DE RECEBIMENTO DO AUTO

204. DATA DE EMISSÃO DO AUTO

205. DATA DE RECEBIMENTO DO AUTO

206. DATA DE EMISSÃO DO AUTO

207. DATA DE RECEBIMENTO DO AUTO

208. DATA DE EMISSÃO DO AUTO

209. DATA DE RECEBIMENTO DO AUTO

210. DATA DE EMISSÃO DO AUTO

211. DATA DE RECEBIMENTO DO AUTO

212. DATA DE EMISSÃO DO AUTO

213. DATA DE RECEBIMENTO DO AUTO

214. DATA DE EMISSÃO DO AUTO

215. DATA DE RECEBIMENTO DO AUTO

216. DATA DE EMISSÃO DO AUTO

217. DATA DE RECEBIMENTO DO AUTO

218. DATA DE EMISSÃO DO AUTO

219. DATA DE RECEBIMENTO DO AUTO

220. DATA DE EMISSÃO DO AUTO

221. DATA DE RECEBIMENTO DO AUTO

222. DATA DE EMISSÃO DO AUTO

223. DATA DE RECEBIMENTO DO AUTO

224. DATA DE EMISSÃO DO AUTO

225. DATA DE RECEBIMENTO DO AUTO

226. DATA DE EMISSÃO DO AUTO

227. DATA DE RECEBIMENTO DO AUTO

228. DATA DE EMISSÃO DO AUTO

229. DATA DE RECEBIMENTO DO AUTO

230. DATA DE EMISSÃO DO AUTO

Fol: 7122
Proc: 68605
Rubr: 00

CA Nº 09
Fls: 68605
Proc: 68605
Rubr: 00

LEI FEDERAL 9605/98
DECRETO FEDERAL 3179/99
PORTARIA INTERMINISTERIAL 273/2004
241201-2
606001
RODOVIA BR319
20/11/2007
00/11/2007
240.000,00
CAREIRO, BEURI E BURBA AM
136460
WAGNER ROCHA
ASSINATURA DO AUTUADO
ENVIADO POR CORRESPONDÊNCIA
Wagner Rocha
Rimondeu cotrucc...



AUTO DE INFRAÇÃO MULTA ADVERTÊNCIA SÉRIE D

01. TIPO DE INFRAÇÃO: 007 25 347/000 7 - 97
02. ENDEREÇO DO AUTUADO: COMS TRUTORA GAUTAMA LTDA

03. MUNICÍPIO: MANAUS
04. IDENT. TITULO, F. EITOR, C. PROFISS.: -

05. ENDEREÇO: TRAVESSA BARCELONA Nº 010 - QUADRA 1
06. BAIRRO/DISTRITO: ADRIANO POLS
07. MUNICÍPIO (IDADE): MANAUS
08. UF: AM
09. CEP: 69057-070
10. DESCRIÇÃO DA INFRAÇÃO: POR DESTRUIR E/OU OCUPAR IRREGULARMENTE ÁREAS DE PRESERVAÇÃO PERMANENTE, NUM TOTAL DE 9400 M2 (0,94 HECTARE) NAS OBRAS DE INSTALAÇÃO/SUBSTITUIÇÃO DE 16 BUEIROS DE CONCRETO NA RODOVIA BR 319/AM SEM A DEVIDA AUTORIZAÇÃO DO ÓRGÃO AMBIENTAL COMPETENTE (IBAMA) CONFORME RELATÓRIO DE VISITÓRIA 050/07/CO TRAC/CGT MO/DILIC/IBAMA

11. LEI FEDERAL 9605/98 DECRETO FEDERAL 3771/03
12. LEI FEDERAL 4771/63 CONAMA 303/62

13. ANO	14. ANO	15. ANO	16. ANO	17. ANO	18. ANO	19. ANO	20. ANO	21. ANO	22. ANO	23. ANO
70	38	25	2	2	2	2	2	2	2	2

24. LOCAL DA INFRAÇÃO: RODOVIA BR 319
25. DATA DA AUTUAÇÃO: 08/11/2007
26. VALOR DA MULTA: 452001
27. DATA DE PAGAMENTO: 28/11/2007
28. VALOR DA MULTA: 40.000,00
29. DATA DE PAGAMENTO: 28/11/2007
30. VALOR DA MULTA: 1364630

31. ASSINATURA E CARIMBO DO AUTUANTE: WANDULLI RUMELCHER
32. ASSINATURA E CARIMBO DO AUTUADO: WANDULLI RUMELCHER

1123
680065

Fls. 010
Proc. 680065
Rubrica 030



AUTO DE INFRAÇÃO

MULTA

ADVERTÊNCIA

SÉRIE D

01 - CÓDIGO DA CATEGORIA DA INFRAÇÃO

007 25 347 / 0007 -97

02 - NOME DO AUTUADO

CONSTRUTORA GAUTAMA LTDA

03 - ENDEREÇO

04 - DATA DA AUTUAÇÃO

08/11/2007

05 - LOCAL DA INFRAÇÃO

RODOVIA BR 319

06 - CÓDIGO DA UNIDADE - CONVENIO

468001

07 - DATA DE VENCIMENTO

28/11/2007

08 - MATRÍCULA DO AUTUADO

1364670

09 - ASSINATURA E ATRIBUIÇÃO DO AGENTE

ENVIADO POR CORRESPONDÊNCIA A Ombudsman Raimundo CORRÊA CORRÊA

08 - ENDEREÇO
 TRAVESSA BARCELONA Nº 010 QUADRA J
 09 - BARRIO OU DISTRITO
 ADRIANO ROLLS
 10 - MUNICÍPIO / CIDADE
 MANAUS AM
 11 - ENDEREÇO
 POR DESTRUIR/DESMATAR ÁREA DE 01,5458 HECTARE DE
 FLORESTA AMAZÔNICA, OBJETO DE ESPECIAL PRESERVAÇÃO NAS
 COORDENADAS UTM ZOM 722274/951950 E ZOM 736315/952444
 AO LONGO DA RODOVIA BR 319/AM SEM A DEVIDA AUTORIZAÇÃO
 DO ÓRGÃO AMBIENTAL COMPETENTE (IBAMA), CONFORME O RELA-
 TÓRIO DE VISTORIA 050/2007/COTRA/CGTMO/DLIC/IBAMA

14 - ANO	15 - MÊS	16 - DIA	17 - HORA	18 - MINUTO	19 - SEGUNDO	20 - DIA	21 - MÊS	22 - ANO	23 - HORA	24 - MINUTO	25 - SEGUNDO
70	-	50	-	37	-	2º	II	225	54º	-	-

01 - LEI FEDERAL 9605/96 DECRETO FEDERAL 3179/94 CONSTITUIÇÃO FEDERAL

02 - NOME DO AGENTE RESPONSÁVEL
 03 - ENDEREÇO
 04 - DATA DE VENCIMENTO
 05 - ASSINATURA E ATRIBUIÇÃO DO AGENTE

1 - CÓDIGO DA UNIDADE - CONVENIO	2 - CÓDIGO DA MULTA	3 - VALORES
741201-2	468001	2.318,70
26 - HORA DA AUTUAÇÃO	27 - LOCAL DA INFRAÇÃO	28 - MATRÍCULA DO AUTUADO
10:00	RODOVIA BR 319	CAREIRO, BERURI E BURBA AM
29 - DATA DA AUTUAÇÃO	30 - DATA DE VENCIMENTO	31 - MATRÍCULA DO AGENTE
08/11/2007	28/11/2007	1364670

06 - ASSINATURA E ATRIBUIÇÃO DO AGENTE
 ENVIADO POR CORRESPONDÊNCIA A Ombudsman Raimundo CORRÊA CORRÊA

Fls: 1174
 Proc: 68605

Fls: 47117
 Proc: 68605/03
 Rubrica: [assinatura]





AUTO DE INFRAÇÃO

MULTA

ADVERTÊNCIA

SÉRIE D

01 - Nº de Processo Administrativo

02 - Nº de Multa

007253470007-97

03 - Nome da Empresa

CONSTRUTORA GAUTAMA LTDA

04 - Endereço

05 - Nome da Empresa

06 - Nome da Empresa

07 - Est. Civil

08 - Endereço

TRAVESSA PARCELONIA N.º 010 QUADRA J

09 - Bairro ou Distrito

ADRIANOPOLES

10 - UF

AM

11 - UF

MANAUS

12 - CEP

69057-078

13 - Descrição da Infração

POR CONSTRUIR OBRAS POTENCIALMENTE POLUIDORAS REFERENTES ÀS ÁREAS DE EMPRESTIMO OU JAZIDAS (NÚM TOTAL DE OBRAS E OBRAS HECTARES) NA RODOVIA BR319/AM SEM A DEVIDA LICENÇA OU AUTORIZAÇÃO DO ÓRGÃO AMBIENTAL BEM COMO DESCUMPRIMENTO O TERMO DE EMPRÉGO 440205-C/IBAMA/2006, CONFORME TRINCAO NO RELATÓRIO DE VISTORIA 030/07/CC TR/CGTRAC/DILIA/IBAMA C AREA AEL; AEL3; AEL4; AEG; AEG E AEF

14 - Nº de Processo

15 - Nº de Processo

16 - Nº de Processo

17 - Nº de Processo

18 - Nº de Processo

19 - Nº de Processo

20 - Nº de Processo

21 - Nº de Processo

22 - Nº de Processo

23 - Nº de Processo

24 - Nº de Processo

25 - Nº de Processo

26 - Nº de Processo

27 - Nº de Processo

28 - Nº de Processo

29 - Nº de Processo

30 - Nº de Processo

31 - Nº de Processo

32 - Nº de Processo

33 - Nº de Processo

34 - Nº de Processo

35 - Nº de Processo

36 - Nº de Processo

37 - Nº de Processo

38 - Nº de Processo

39 - Nº de Processo

40 - Nº de Processo

41 - Nº de Processo

42 - Nº de Processo

43 - Nº de Processo

44 - Nº de Processo

45 - Nº de Processo

46 - Nº de Processo

47 - Nº de Processo

48 - Nº de Processo

49 - Nº de Processo

50 - Nº de Processo

51 - Nº de Processo

52 - Nº de Processo

53 - Nº de Processo

54 - Nº de Processo

55 - Nº de Processo

56 - Nº de Processo

57 - Nº de Processo

58 - Nº de Processo

59 - Nº de Processo

60 - Nº de Processo

61 - Nº de Processo

62 - Nº de Processo

63 - Nº de Processo

64 - Nº de Processo

65 - Nº de Processo

66 - Nº de Processo

67 - Nº de Processo

68 - Nº de Processo

69 - Nº de Processo

70 - Nº de Processo

71 - Nº de Processo

72 - Nº de Processo

73 - Nº de Processo

74 - Nº de Processo

75 - Nº de Processo

76 - Nº de Processo

77 - Nº de Processo

78 - Nº de Processo

79 - Nº de Processo

80 - Nº de Processo

81 - Nº de Processo

82 - Nº de Processo

83 - Nº de Processo

84 - Nº de Processo

85 - Nº de Processo

86 - Nº de Processo

87 - Nº de Processo

88 - Nº de Processo

89 - Nº de Processo

90 - Nº de Processo

91 - Nº de Processo

92 - Nº de Processo

93 - Nº de Processo

94 - Nº de Processo

95 - Nº de Processo

96 - Nº de Processo

97 - Nº de Processo

98 - Nº de Processo

99 - Nº de Processo

100 - Nº de Processo

101 - Nº de Processo

102 - Nº de Processo

103 - Nº de Processo

104 - Nº de Processo

105 - Nº de Processo

106 - Nº de Processo

107 - Nº de Processo

108 - Nº de Processo

109 - Nº de Processo

110 - Nº de Processo

111 - Nº de Processo

112 - Nº de Processo

113 - Nº de Processo

114 - Nº de Processo

115 - Nº de Processo

116 - Nº de Processo

117 - Nº de Processo

118 - Nº de Processo

119 - Nº de Processo

120 - Nº de Processo

121 - Nº de Processo

122 - Nº de Processo

123 - Nº de Processo

124 - Nº de Processo

125 - Nº de Processo

126 - Nº de Processo

127 - Nº de Processo

128 - Nº de Processo

129 - Nº de Processo

130 - Nº de Processo

131 - Nº de Processo

132 - Nº de Processo

133 - Nº de Processo

134 - Nº de Processo

135 - Nº de Processo

136 - Nº de Processo

137 - Nº de Processo

138 - Nº de Processo

139 - Nº de Processo

140 - Nº de Processo

141 - Nº de Processo

142 - Nº de Processo

143 - Nº de Processo

144 - Nº de Processo

145 - Nº de Processo

146 - Nº de Processo

147 - Nº de Processo

148 - Nº de Processo

149 - Nº de Processo

150 - Nº de Processo

151 - Nº de Processo

152 - Nº de Processo

153 - Nº de Processo

154 - Nº de Processo

155 - Nº de Processo

156 - Nº de Processo

157 - Nº de Processo

158 - Nº de Processo

159 - Nº de Processo

160 - Nº de Processo

161 - Nº de Processo

162 - Nº de Processo

163 - Nº de Processo

7175
686005

Fls. 4
Proc. 686005
Arquivado

IBAMA - INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS - IBAMA

ANEXO 1 - CONTRATO DE PRECATORIO Nº 001/2007 - PROCESSO Nº 007253470007-97 - Nº 001/2007 - PROCESSO Nº 007253470007-97

IBAMA - INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS - IBAMA

ANEXO 1 - CONTRATO DE PRECATORIO Nº 001/2007 - PROCESSO Nº 007253470007-97 - Nº 001/2007 - PROCESSO Nº 007253470007-97

IBAMA - INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS - IBAMA

ANEXO 1 - CONTRATO DE PRECATORIO Nº 001/2007 - PROCESSO Nº 007253470007-97 - Nº 001/2007 - PROCESSO Nº 007253470007-97

IBAMA - INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS - IBAMA

ANEXO 1 - CONTRATO DE PRECATORIO Nº 001/2007 - PROCESSO Nº 007253470007-97 - Nº 001/2007 - PROCESSO Nº 007253470007-97

IBAMA - INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS - IBAMA

ANEXO 1 - CONTRATO DE PRECATORIO Nº 001/2007 - PROCESSO Nº 007253470007-97 - Nº 001/2007 - PROCESSO Nº 007253470007-97

IBAMA - INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS - IBAMA

ANEXO 1 - CONTRATO DE PRECATORIO Nº 001/2007 - PROCESSO Nº 007253470007-97 - Nº 001/2007 - PROCESSO Nº 007253470007-97

IBAMA - INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS - IBAMA

ANEXO 1 - CONTRATO DE PRECATORIO Nº 001/2007 - PROCESSO Nº 007253470007-97 - Nº 001/2007 - PROCESSO Nº 007253470007-97

IBAMA - INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS - IBAMA

ANEXO 1 - CONTRATO DE PRECATORIO Nº 001/2007 - PROCESSO Nº 007253470007-97 - Nº 001/2007 - PROCESSO Nº 007253470007-97

IBAMA - INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS - IBAMA

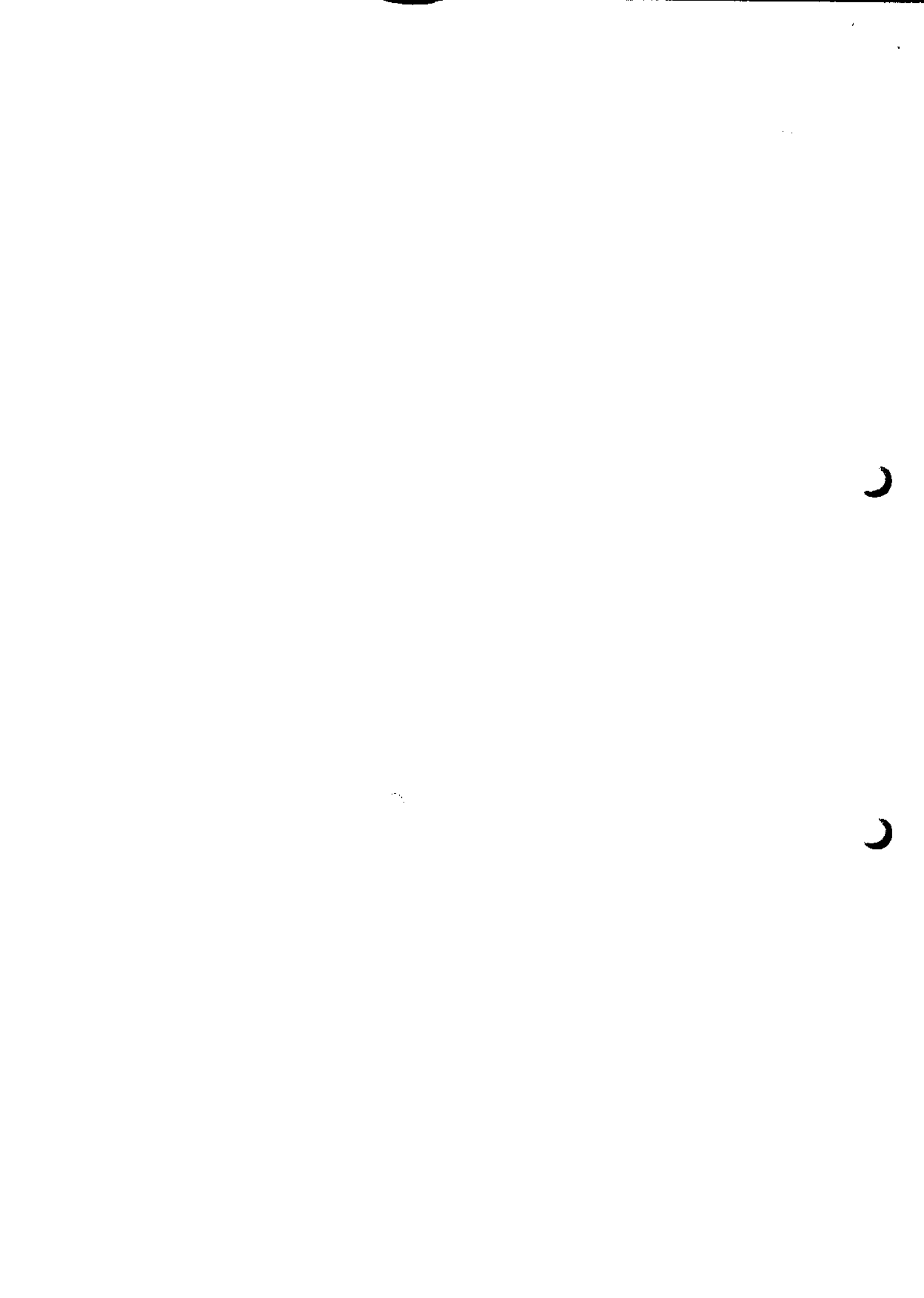
ANEXO 1 - CONTRATO DE PRECATORIO Nº 001/2007 - PROCESSO Nº 007253470007-97 - Nº 001/2007 - PROCESSO Nº 007253470007-97

IBAMA - INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS - IBAMA

Wanderlei Reischo
Analista Ambiental
CONTRATO Nº 001/2007

Wanderlei Reischo
Analista Ambiental
CONTRATO Nº 001/2007

Wanderlei Reischo
Analista Ambiental
CONTRATO Nº 001/2007



DNIT

MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES
DEPARTAMENTO NACIONAL DE INFRA-ESTRUTURA DE TRANSPORTES
DIRETORIA DE PLANEJAMENTO E PESQUISA
COORDENAÇÃO-GERAL DE MEIO AMBIENTE
SAN, Quadra03, Lote A, sala 13.18, Brasília, CEP 70040-902 Tel.: (61) 3215-1185

Fls.:	1176
Proc.:	68605
Rubr.:	①

URGENTE

Ofício nº. 1267/2007/CGMAB/DPP

Brasília, 8 de novembro de 2007.

Ao Roberto Messias Franco
Diretor de Licenciamento Ambiental do
Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis-IBAMA
Setor de Clubes Esportivos Norte, Trecho 2,
Edifício Sede do IBAMA, Bloco "C"- 1º andar.
70818-900 – Brasília/DF

Assunto: Documentação referente ao TAC da Rodovia BR - 319

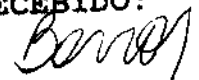
Senhor Diretor,

No âmbito do Termo de Acordo e Compromisso celebrado, em 22 de junho de 2007, entre DNIT e o IBAMA referente à regularização ambiental da BR-319, solicito a Vossa Senhoria a prorrogação de prazo, até dia 22 de novembro de 2007, para protocolar a documentação referente à Cláusulas Terceira Inciso VI do TAC e o levantamento dos passivos ambientais.

Atenciosamente,


Eng. Angela Parente
Coordenadora - Geral de Meio Ambiente

PROCOLO/IBAMA
DILIC/DIQUA
Nº: 14.216
DATA: 08/11/07
RECEBIDO:



CS: 720816

A CGTMO

09.11.07

Paula Marcia Salvador Melo
Paula Marcia Salvador Melo
Assessora Técnica
DILIC/IBAMA

RECEBIDO EM 19/11/07

HORA: 10:00

ASS: Patricia

A CONTRA

para análise

de providencia
Vitor Carlos Kaniak
19.11.07

Vitor Carlos Kaniak
Coordenador Geral de Transportes,
Mineração e Obras Cíveis
CGTMO/DILIC/IBAMA

AO DR. WANDERLEY

DR. VILSON

DR. GETA

DR. MARIANA

Para conhecimento e
avaliação do pedido

Em 20/11/07

Nelson Takumi Yoneda

Nelson Takumi Yoneda
Coordenador de Transporte
Substituto
COTRA/CGTMO/DILIC/IBAMA

Fla.: 2777	13, 11, 07
Proc.: 68605	
Rubr.: 0	
Por: [assinatura]	

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

Ofício nº 400 /2007/CGTMO/DILIC/IBAMA

Brasília, 09 de novembro de 2007

A Sua Senhoria a Senhora

Ângela Parente

Coordenadora CGMAB/DPP/DNIT

DNIT - Departamento Nacional de Infra-estrutura de Transportes

SAN Quadra 03 Lote A, Sala 1318

CEP 70040-902

Tef: (61) 33154185; Fax: (61) 33154083

Assunto: licenciamento ambiental da rodovia BR-319 (Manaus/AM - Porto Velho/RO).

Senhora Coordenadora,

1. Reportando-me ao licenciamento ambiental da rodovia BR-319 (Manaus/AM - Porto Velho/RO), venho encaminhar em anexo o Relatório de Vistoria 050/07/COTRA/CGTMO/ DILIC/IBAMA.
2. Conforme as constatações apresentadas no documento acima, conforme a vistoria realizada no empreendimento, venho apresentar as seguintes solicitações a esse DNIT para os devidos encaminhamentos a serem realizados nos Segmentos B e C da rodovia, contidas abaixo:
3. **Segmento B** (entroncamento BR-230(A) - Travessia rio Madeira, do km 655,7 ao 877,4), deverão ser executadas as seguintes ações

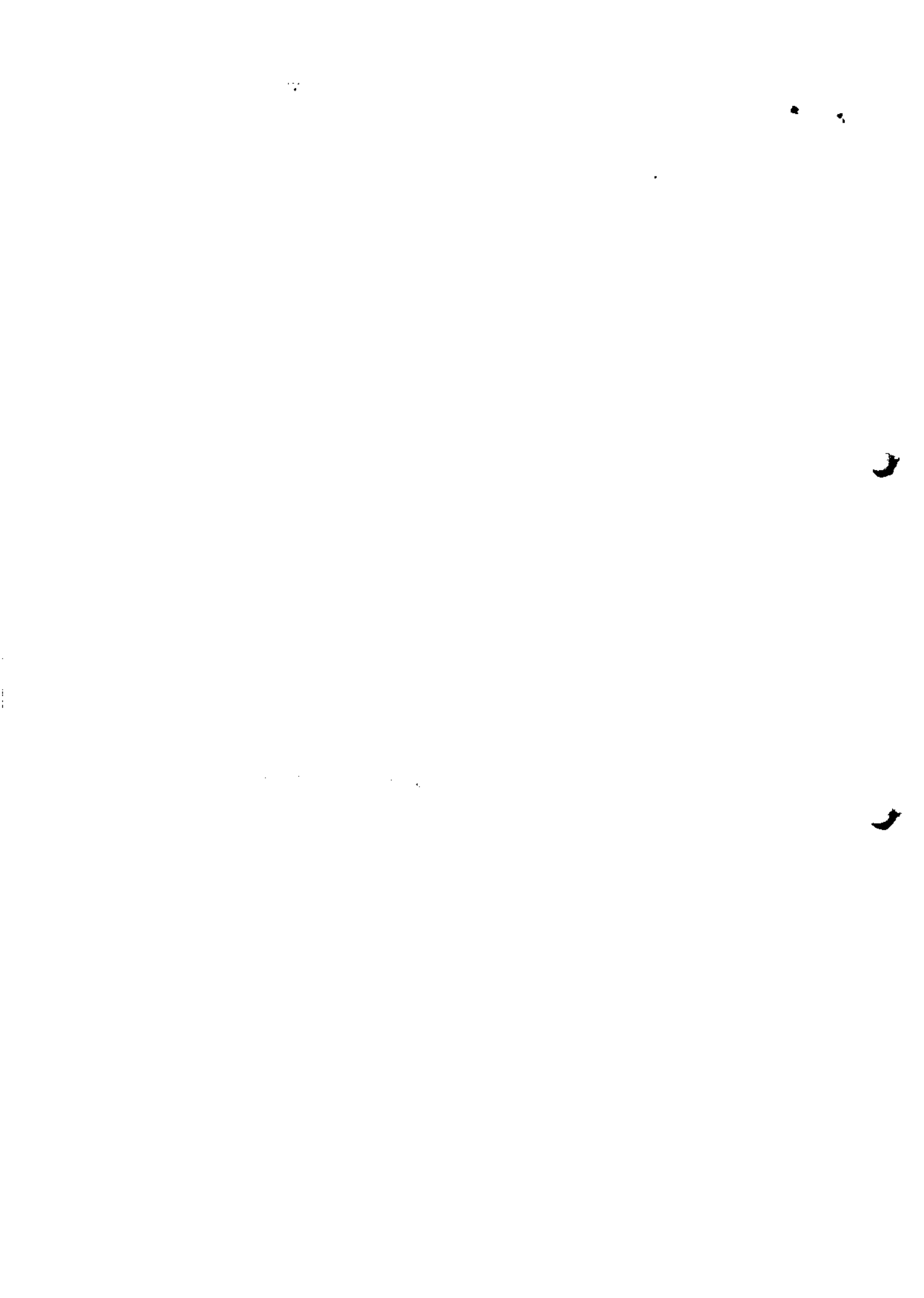
A - Envio dos protocolos em conjunto com as licenças ambientais das áreas de apoio de forma que seja possível associar o objeto da licença emitida pelo Órgão Ambiental competente, com a sua localização, área ocupada e descrição das coordenadas da poligonal da área de apoio (áreas de empréstimo, jazidas, bota-foras, depósitos, canteiros etc); isto para as licenças das áreas de apoio da Construtora Castilho - lote 2 - e para todas as áreas de apoio de outras empreiteiras;

B - Envio da documentação autorizativa do DNPM - Departamento Nacional de Produção Mineral referente às jazidas de materiais necessárias para as obras neste Segmento B;

C - Requerer à empreiteira Construtora Castilho (lote 2) a retirada imediata das contenções que interromperam os dois cursos d'água, conforme constatado em vistoria;

D - Apresentar as licenças ambientais das duas Áreas de Empréstimo no Lote 2, constatadas em campo (nas coordenadas de referência 20M 465022/ 9124811 e 20M 468810/ 9127879, e área total de 03,2607 hectares), destacando que foi constatado que as mesmas não estão abrangidas nas licenças ambientais apresentadas por esse DNIT (emitidas pela Secretaria Municipal de Meio Ambiente de Porto Velho/RO) já que essas Áreas de empréstimo localizam-se no Estado do Amazonas;

E - Deverão ser informadas quais as medidas a serem implantadas na área de tancagem do canteiro-de-obras da Construtora Castilho para evitar vazamentos (armazenamento de combustível e de material betuminoso), devido à ausência da instalação de caixas separadoras de água e óleo na área de armazenamento de combustível, e à falta da



implantação de piso e muretas de contenção, e também caixas separadoras na área de armazenamento e carregamento de material betuminoso, bem como impermeabilização da área;

F - Informar as empreiteiras deste Segmento que conforme o Termo de Acordo e Compromisso entre IBAMA e DNIT anteriormente a quaisquer intervenções de desmatamento na faixa de domínio da rodovia ou ocupação de Áreas de Preservação Permanente para a instalação de bueiros e pontes, deverá ser obrigatório a emissão por este IBAMA da respectiva Autorização de Supressão de Vegetação.

G - Logo após a formação das equipes de supervisão ambiental pelo DNIT, deverá ser realizada reunião com todas as empreiteiras para dar conhecimento às mesmas de todos os programas e medidas ambientais obrigatórios e definir critérios de acompanhamento das obras, em acordo com o cronogramas de execução dos programas e das vistorias do IBAMA ou demais instituições envolvidas no processo.

4. **Segmento C** (travessia rio Tupunã (ou Tupana) – fim das obras (totalizando 72,2 km), do km 177,8 ao 250), deverão ser executadas as seguintes ações:

A - Verificar a adequação e eficácia do sistema de drenagem já instalado pela Construtora GAUTAMA (bueiros subdimensionados ou entupidos; e corridas d'água e dissipadores de energia gerando processos erosivos), solicitando a reavaliação das estruturas de drenagem neste Segmento, ou prolongamento das corridas d'água e dissipadores de forma a prevenir processos erosivos;

B- Analisar a possibilidade de construção de pontes ao invés da construção de bueiros de concreto nas travessias dos seguintes igarapés com dimensões semelhantes ao Igarapé Atu ou Atii: Igarapé 1 – UTM 20M 692620 /9485589 e Igarapé 2 – UTM 20M 697773/ 9491783, tendo em vista que tais medidas beneficiam não só a manutenção da trafegabilidade da rodovia (visto que os bueiros ármicos, apesar de seus diâmetros, não suportaram a intensidade da vazão desses igarapés), como também possibilita o uso das pontes como passagens de fauna.

5. Além disso, venho informar que tendo em vista a constatação de irregularidades realizadas pela Construtora Castilho S.A. no Segmento B e Construtora Gautama Ltda no Segmento C, conforme Relatório de Vistoria acima citado, foram emitidos os seguintes documentos em anexo:

- 5.1 **Segmento B** (para a Construtora Castilho S.A.):

- **Auto de Infração nº 5271074 – D:** pela ocupação irregular de Área de Preservação Permanente, num total de 800m², nas coordenadas geográficas UTM 20 M 463752/9123758 e UTM 469260/9128234;

- **Notificação 511471-B:** para que essa empresa apresente as Licenças Ambientais das áreas de empréstimo / jazidas localizadas nas coordenadas geográficas UTM 20M 465022/9124811 e 20M 468810/9127879, bem como informe o tamanho das áreas exploradas (hectares) e as coordenadas de duas poligonais.

- 5.2 **Segmento C** (para a Construtora Gautama Ltda):

- **Auto de Infração nº 527108 – D:** pela construção de diversas obras (16 bueiros de concreto) sem o licenciamento ou autorização ambiental do IBAMA, e descumprindo o Termo de Embargo nº 440206-C/IBAMA;

- **Auto de Infração nº 527109-D:** pela ocupação irregular de Área de Preservação Permanente, num total de 9400m², nas obras de instalação de 16 bueiros de concreto sem a devida autorização do IBAMA e descumprindo o Termo de Embargo nº 440206-C/IBAMA;

- **Auto de Infração nº 527110-D:** pelo desmatamento de 1,5458 hectare de Floresta Amazônica sem a devida autorização do IBAMA, e descumprimento do Termo de Embargo nº 440208-C/IBAMA;

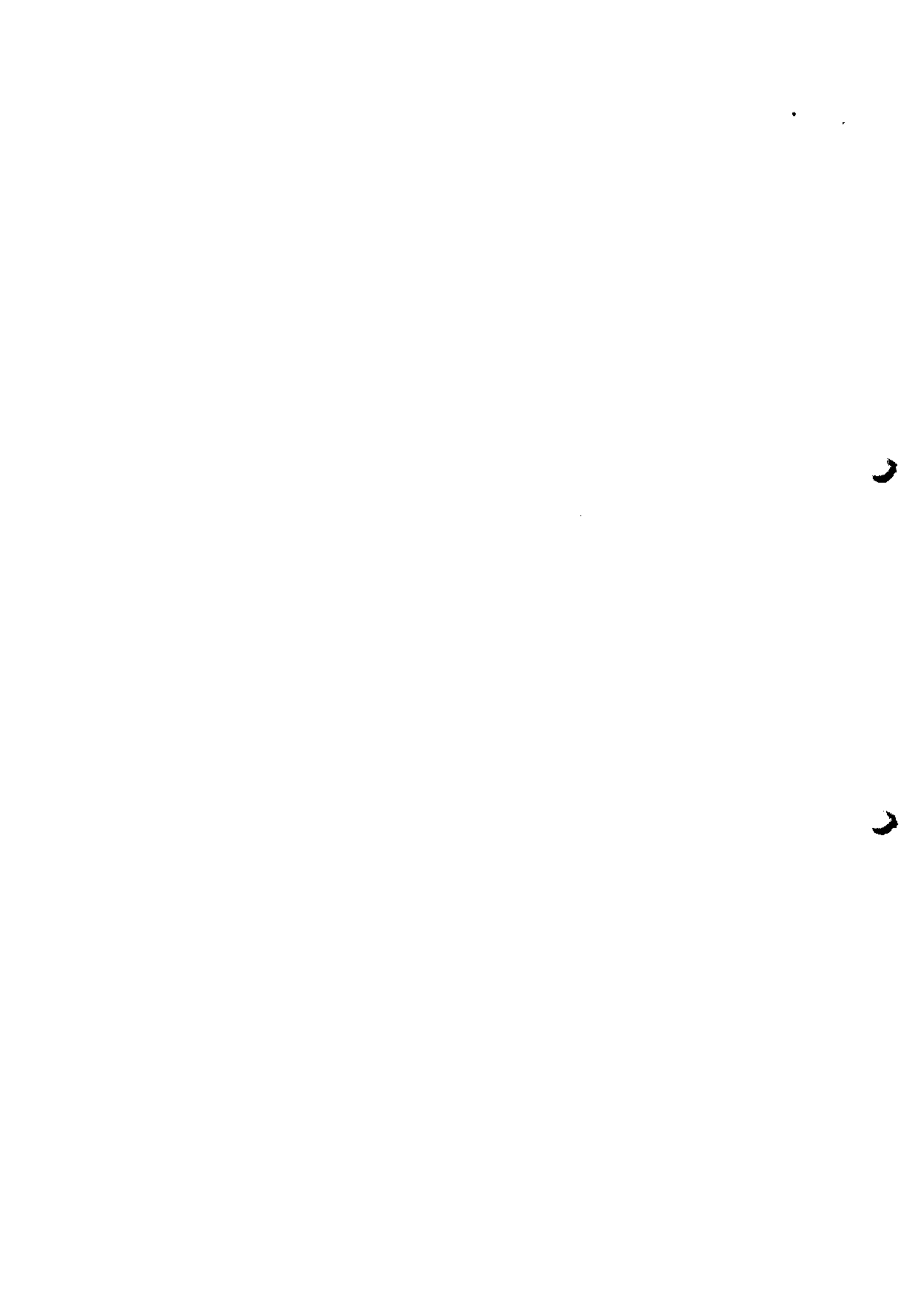


- **Auto de Infração nº 527111-D:** pela construção de diversas obras (06 áreas de empréstimo ou jazidas) sem o licenciamento ou autorização ambiental do Órgão Ambiental competente, e descumprindo o Termo de Embargo nº 440205-C/IBAMA.
6. Quanto à situação dos Autos de Infração emitidos para a Construtora Gautama Ltda em 2006 e 2007, informo que os Termos de Embargo nº 440205-C, 440206-C e 440208-C instaurados por este IBAMA em 2006 ainda estão vigentes. Desta forma, está impossibilitada a utilização das áreas de empréstimo e jazidas, bota-foras, depósitos de materiais e canteiro-de-obras no Segmento C, que foram incluídas nos Termos de Embargo, em vista da atual responsabilidade jurídico-legal da Construtora Gautama Ltda para a obrigatória recuperação dessas áreas.
7. Assim, tendo em vista a rescisão contratual deste DNIT com a Construtora Gautama, bem como o repasse das obras no Segmento C ao 6º Batalhão de Engenharia de Construção, deverá ser realizada consulta à Procuradoria-Geral deste Instituto quanto à viabilidade ou não do uso dessas áreas de apoio, restando a esse DNIT a formalização dessa consulta e pedido diretamente à Procuradoria-Geral deste Instituto, enviando cópia do expediente a esta DILIC. Lembro ainda que a listagem dessas áreas embargadas encontram-se no Relatório de Vistoria 026/2006/COTRA/CGTMO/DILIC/IBAMA, o qual já foi devidamente encaminhado a esse DNIT em 2006, bem como no atual Relatório de Vistoria 050/07/COTRA/CGTMO/DILIC/IBAMA.
8. Quanto às demandas apresentadas nos itens 3 e 4 deste Ofício, solicito que Vossa Senhoria proceda o atendimento célere destas, para a continuidade do processo de licenciamento ambiental da rodovia BR-319/AM-RO.

Atenciosamente,



VITOR CARLOS KANIAK
Coordenador-Geral - CGTMO/DILIC
IBAMA



DNIT

MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES
DEPARTAMENTO NACIONAL DE INFRA-ESTRUTURA DE TRANSPORTES
DIRETORIA DE PLANEJAMENTO E PESQUISA
COORDENAÇÃO-GERAL DE MEIO AMBIENTE
SAN, Quadra03, Lote A, sala 13.18, Brasília, CEP 70040-902 Tel.: (61) 3315-4185

1179
6860/05
①

URGENTE

Ofício nº. 1276 /2007/CGMAB/DPP

Brasília, 08 de novembro de 2007.

Ao Senhor Julio Henrichs de Azevedo
Coordenador / CGTMO /
Diretoria de Licenciamento Ambiental do
Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis –
IBAMA.
Setor de Clubes Esportivos Norte, Trecho 2,
Edifício Sede do IBAMA, Bloco "C" – 1º andar.
CEP 70818-900 Brasília, DF.

Assunto: Obras de reconstrução da Rodovia BR-319/AM.

Anexos: Cópia de Publicação no Diário Oficial da União.

PROTOCOLO/IBAMA
DILIC/DIQUA
Nº: 14.341
DATA: 13/11/07
RECEBIDO: F107

Senhor Coordenador,

Em complemento ao ofício nº 1.063/2007/CGMAB/DNIT, encaminhado a este Instituto, em 10/09/2007, segue, em anexo, cópia da publicação, no Diário Oficial da União, da Retificação do requerimento de Licença Prévia para execução de obras de reconstrução da Rodovia BR-319/AM, trecho Polícia Rodoviária Federal (Manaus) – Divisa AM/RO, subtrecho: Entroncamento AM-316 (Fim das Obras) – Entroncamento BR-230 (A), no segmento km 250 ao km 655,7, constando que o Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis – IBAMA determinou a realização de Estudo de Impacto Ambiental (EIA/RIMA) para o respectivo empreendimento.

Concluindo, colocamo-nos à disposição para maiores e quaisquer esclarecimentos que se façam necessários.

Atenciosamente,


Eng. Carlos Augusto de Souza Louçard

Coordenador de Meio Ambiente Terrestre /CGMA

À CGTMO
Em 13/11/07

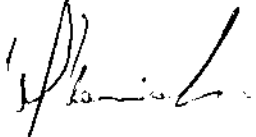
CJ-720949

RECEBIDO EM 19/11/07

HORA: 10:00

ASS.: Patrícia

A COISA
para conhecimento
e providências.


Vitor Carlos Kaniak
Coordenador de Serviços Transportes,
Mineração e Obras Cíveis
CGTMO/DILIC/IBAMA

As Dr. WANDERLEY

M. VILSON

Para conhecimento
e anulação ao processo.

Em 20/11/07



Nelson Takumi Yoneda
Coordenador de Transporte
Substituto
COTRA/CGTMO/DILIC/IBAMA



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

Fls.: 1130
Proc.: 68605
Rubr.: [assinatura]

Tipo de Publicação: Requerimento de LP

Periódico: DIÁRIO OFICIAL DA UNIÃO Data da Publicação: 05/11/2007



118

ISSN 1677-7069

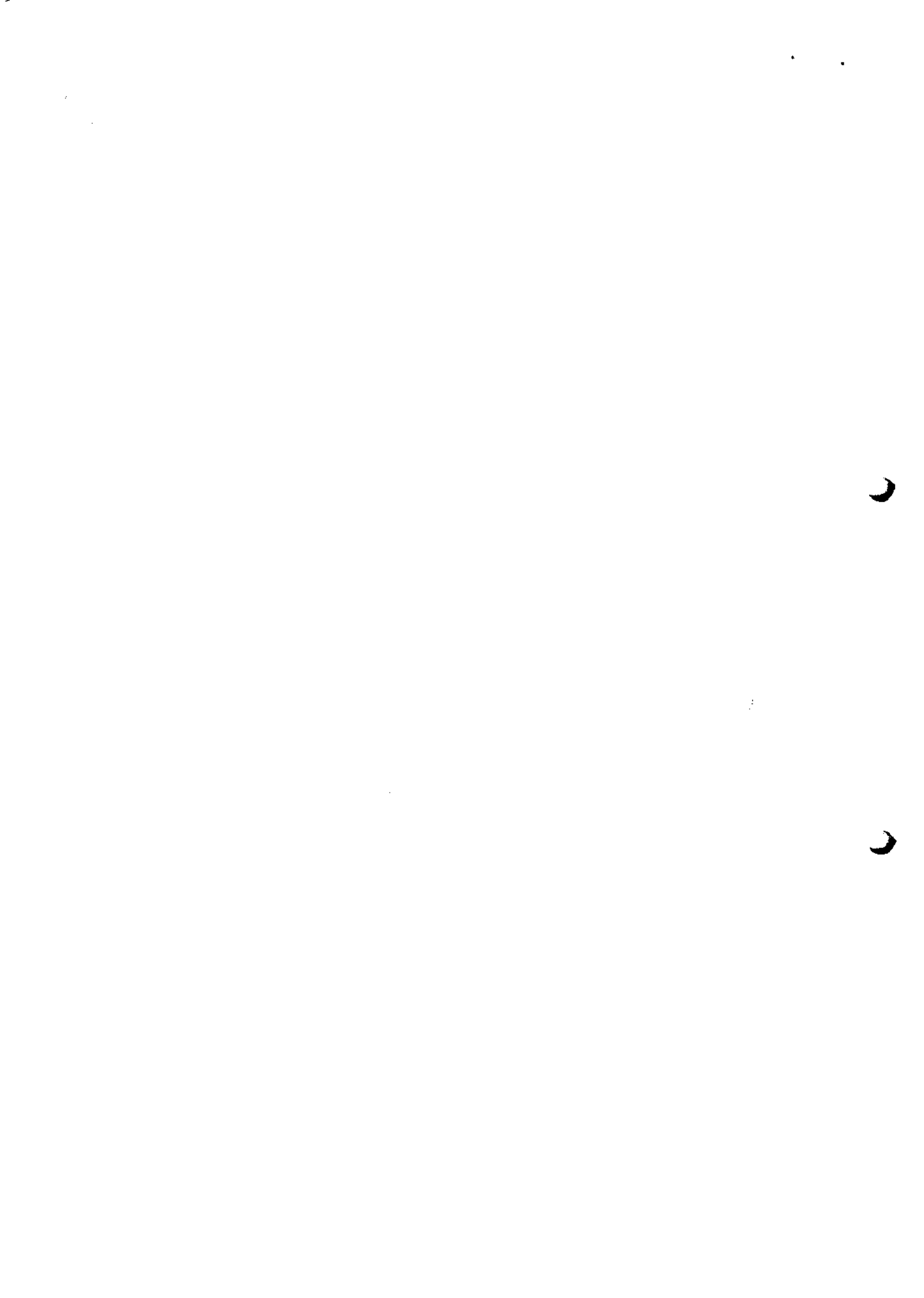
Diário Oficial da União - Seção 3

Nº 212, segunda-feira, 5 de novembro de 2007

AVISO DE ALTERAÇÃO

No aviso de requerimento de Licença Prévia, objetivando a execução de obras de reconstrução da Rodovia BR-319-AM, trecho Polícia Rodoviária Federal (Mauá) - Divisa AM/RO, subtrecho: entroncamento AM 316 (Fim das Obras) - entroncamento BR-200A), no segmento km 250 ao km 653,7, publicado no DOU de 14 de agosto de 2007, página 48, Seção 3, será acrescida a informação de que o Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis - IBAMA determinou a realização de Estudo de Impacto Ambiental (EIA/RIMA).

LUIZ ANTONIO PAGOT
Diretor Geral



DNIT

MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES
DEPARTAMENTO NACIONAL DE INFRA-ESTRUTURA DE TRANSPORTES
DIRETORIA DE PLANEJAMENTO E PESQUISA
COORDENAÇÃO-GERAL DE MEIO AMBIENTE
SAN, Quadra03, Lote A, sala 13.18, Brasília, CEP 70040-902 Tel.: (61) 3315-4185

Fla.:	1131
Proc.:	68600
Rubr.:	

Ofício nº 1283 /2007/CGMAB/DPP

Brasília, 08 de novembro de 2007.

Ao Senhor Julio Henrichs de Azevedo
Coordenador / CGTMO da Diretoria de Licenciamento Ambiental do
Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis – IBAMA.
Setor de Clubes Esportivos Norte, Trecho 2,
Edifício Sede do IBAMA, Bloco “C”- 1º andar.
CEP 70818-900 Brasília, DF.

Assunto: Supressão de Vegetação do Lote 3 na rodovia BR-319.

Anexo: Plano de Supressão de Vegetação do Lote 3 - Segmento B da Rodovia BR-319 sentido Humaitá – Porto Velho.

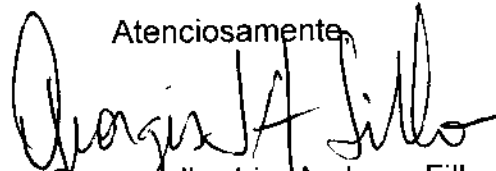
Senhor Coordenador,

Encaminho anexo, o Plano de Supressão de Vegetação do Lote 3 - Segmento B da Rodovia BR-319 sentido Humaitá – Porto Velho.

Solicitamos que este anexo seja substituído pelo estudo enviado por meio do Ofício nº1178/2007/CGMAB/DPP em 16 de outubro de 2007.

Colocamo-nos à disposição para quaisquer dúvidas ou informações adicionais.

Atenciosamente,



Eng. Georges Ibrahim Andraos Filho
Coordenador-Geral de Meio Ambiente

Substituto

PROCOLO/IBAMA
DILIC/DIQUA
Nº: 14.613
DATA: 19/11/07
RECEBIDO: flom

CS: 721161

A OGTMO
em 19/11/07
J

RECEBIDO EM 20/11/07
HORA: 15:40
ASS.: Patricia

AO DI-GETA

Pare avaliação

Em, 22/11/07



Nelson Takumi Yoneda
Coordenador de Transporte
Substituto
COTRA / CGTMO / DILIC / BAMA



1132
 686005
 IBAMA
 Representação Estadual
 Em 13/11/07
 Recebimento de Documento
 Retirado Cabral

MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DE RONDÔNIA
CENTRO DE APOIO OPERACIONAL DO MEIO AMBIENTE
ASSESSORIA JURÍDICA

Ofício n. 0294/2007 - CACMA-AJ

Porto Velho, 12 de novembro de 2007.

IBAMA/CABINETE
 Data de Entrada
 Em 13/11/07
 Entrada nº 9321 de 1906

Senhor Gerente,

Requisitamos de Vossa Senhoria no prazo de 24 (vinte e quatro) horas, a partir da data de recebimento deste, que seja informado a este Centro de Apoio Operacional qual órgão que ficou responsável pelo Processo de Licenciamento Ambiental da construção da Ponte Rodoviária de Transposição do Rio Madalra.

Atenciosamente,

A DILIC

POR PERTINÊNCIA

27/11/07

Aline Maria Moser Torquato Luiz
 Promotora de Justiça
 Diretora do CAO - Meio Ambiente

Aline Maria Moser Torquato Luiz
 Promotora de Justiça
 Diretora do CAO - Meio Ambiente

Ilustríssimo Senhor
 Gerente Executivo do IBAMA em Rondônia
 Osvaldo Luiz Pittaruga e Silva

por setor de licenciamento/Boto
 de ordem para as devidas
 providências.
 Em 23.11.07
 [Signature]

Nesta

À COTRA,

Para juntar ao processo,
com cópia da resposta
enviada.

13/12/07

Gustavo Henrique Silva Peres
Gustavo Henrique Silva Peres
Analista Ambiental
Matrícula 2448661
DILIC/IBAMA

Ào Analista
Wanduber
Para providenciar

Em 17/12/07



Júlio Henrique de Azevedo
CGTMO/DILIC/IBAMA



1133
0860/05
②

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

Ofício nº 432/2007 – CGTMO/DILIC

Brasília, 19 de novembro de 2007.

A Sua Senhoria a Senhora
Ângela Parente
Coordenadora CGMAB/DPP/DNIT
DNIT – Departamento Nacional de Infra-estrutura de Transportes
SAN Quadra 03 Lote A, Sala 1318
CEP 70040-902
Tel: (61) 33154185; Fax: (61) 33154083

Assunto: resposta ao Ofício 1234/2007/CGMAB/DPP/DNIT.

Senhora Coordenadora,

1. Reporto-me ao seu Ofício 1234/2007/CGMAB/DPP/DNIT, que solicita revisão quanto à apresentação de estudos sócio-ambientais requeridos pela FUNAI, a serem agregados ao Estudo de Impacto Ambiental da rodovia BR-319/AM-RO.
2. Venho informar que o Órgão Competente para a avaliação e definição da abrangência das interferências sócio-culturais da pavimentação/reconstrução e operação da rodovia BR-319 sobre as Terras Indígenas é a FUNAI – Fundação Nacional do Índio, sendo que o Termo de Referência quanto ao componente indígena foi baseada nos conhecimentos técnicos e decisão fundamentada daquela Fundação.
3. Desta forma, sugiro a realização de reunião entre esse empreendedor, a equipe técnica do EIA/RIMA e a FUNAI para apresentação dos dados preliminares do diagnóstico e da avaliação dos impactos ambientais, e para que a FUNAI apresente os esclarecimentos e justificativas que subsidiaram o posicionamento daquela Fundação quanto à necessidade do Estudos Socioambientais para as Terras Indígenas na região de inserção da rodovia.
4. No entanto, venho ressaltar que as Terras Indígenas propostas pela FUNAI para realização dos Estudos Socioambientais no âmbito do EIA/RIMA (Terras Indígenas Lago do Barrigudo, Cunha-Sapucaia, Lago Capanã, Araramba e Apurinã do Igarapé Taumiri) integram, no mínimo, a Área de Influência Indireta do empreendimento, conforme as delimitações constantes do Termo de Referência emitido por este IBAMA

Atenciosamente,

VITOR CARLOS KANIAK
Coordenador-Geral – CGTMO/DILIC
IBAMA

Recebido em: 19/11/07
Hora: 16:00
Por:



11

Fls.:	1134
Proc.:	02001.006860/2005-95
Rubr.:	



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

PARECER TÉCNICO Nº 95 / 2007 - COTRA/CGTMO/DILIC

Brasília, 19 de novembro de 2007

Dos técnicos: Geza de Faria Arbocz - Técnico Especializado
Mariana Graciosa Pereira - Analista Ambiental
Wanderlei Reinecke - Analista Ambiental

Assunto: Análise do atendimento das condições contidas no Termo de Acordo e Compromisso entre IBAMA e DNIT para adequação do licenciamento ambiental da rodovia BR-319, no Trecho entre Manaus/AM e Porto Velho/RO.

Processo: 02001.006860/2005-95

INTRODUÇÃO

O presente parecer técnico tem por objetivo apresentar o resultado da análise do atendimento da Cláusula Terceira do Termo de Acordo e Compromisso celebrado entre o IBAMA e o DNIT em 22 de junho de 2007. Tal Termo refere-se à adequação do licenciamento ambiental da Rodovia BR-319 entre as cidades de Manaus/AM (Km 0,0) e Porto Velho/RO (Km 877,4).

Para proceder à adequação do licenciamento, a rodovia foi dividida em segmentos (com quilômetros referentes ao Plano Nacional de Viação do ano de 2005), conforme os tipos de obras a serem realizadas. O segmento A representa o trecho de Manaus (Km 0,0) à Travessia do Rio Tupunã (Km 177,8), já o segmento B representa o trecho entre o Entroncamento com a BR-230 (Km 655,7) e o início da Travessia do Rio Madeira (Km 877,4). Em ambos os segmentos serão realizadas obras de manutenção, conservação e restauração. No segmento C, que se refere ao trecho entre a travessia do Rio Tupunã ou Tupunã (km 177,8) e o fim das obras (Km 250), serão executadas obras para ampliação da capacidade (pavimentação/ reconstrução).

Neste Parecer Técnico serão transcritos os itens constantes na Cláusula Terceira, que determina os compromissos do DNIT, tal qual estão dispostos no Termo de Acordo e Compromisso supracitado.

CONSIDERAÇÕES

Em 24/08/2007 o DNIT apresentou a documentação referente ao atendimento do Termo de Acordo e Compromisso, que estabelecia o desenvolvimento e apresentação de vários Programas Ambientais a serem implantados nos vários Segmentos da rodovia BR-319.

Posteriormente, entre 17 e 21 de setembro deste ano, este IBAMA realizou vistoria na rodovia, para verificar o estado atual das obras, bem como para subsidiar as análises e possíveis adequações e modificações nos referidos Programas. Assim, abaixo serão apresentadas as Condições impostas ao DNIT (*em itálico*) pelo Termo de Acordo e Compromisso, bem como a apreciação e considerações do atendimento destas por esse Órgão.

1 - Executar integralmente as obrigações estabelecidas neste TERMO, de acordo com as condições e prazos nele constantes, submetendo-se aos ditames da Legislação Ambiental vigente;

Quanto aos prazos de apresentação dos programas ambientais e outras informações requisitadas, o DNIT apresentou a maior parte deles em prazo estabelecido pelo TERMO, no entanto ainda restam outras Condições a serem atendidas pelo DNIT.

[Assinatura]

12



133
667005
RUBRICA

Assim, a avaliação do cumprimento desta Condição será detalhada nos outros itens deste Parecer, e abrangerá suas conclusões finais.

CONDIÇÃO EM ATENDIMENTO.

II - Proceder ao licenciamento ambiental ordinário das obras de pavimentação/reconstrução da rodovia BR-319 junto ao IBAMA, entre o km 250 e km 655,7 (Entroncamento BR-230(A)), seguindo os trâmites estabelecidos na Resolução CONAMA nº 237/97, mediante a apresentação de Estudo de Impacto Ambiental e Relatório de Impacto Ambiental da mesma;

O DNIT já apresentou o requerimento de licenciamento ambiental deste trecho, sendo que foi emitido o Termo de Referência definitivo para a realização do Estudo de Impacto Ambiental e Relatório de Impacto Ambiental, já encaminhado ao DNIT. Desta forma, aguarda-se a apresentação desses Estudos Ambientais para continuidade do processo de licenciamento ambiental.

CONDIÇÃO EM ATENDIMENTO.

III - O DNIT fica obrigado a proceder a paralisação de quaisquer obras de pavimentação/reconstrução da rodovia BR-319, entre o km 250 e km 655,7 (Entroncamento BR-230(A)), bem como quaisquer obras relacionadas à esse trecho da rodovia, como a instalação/substituição de obras-de-arte especiais e correntes, jazidas e áreas de empréstimo, bota-foras (depósitos de material excedente), depósitos de materiais (areia, seixos, cascalhos, argila etc), canteiros-de-obra, realização de qualquer supressão de vegetação, obras de terraplanagem, entre outras intervenções, até a atestação da viabilidade ambiental dessas obras e emissão da devida Licença de Instalação pelo IBAMA;

O DNIT rescindiu, em maio de 2007, o contrato com a Construtora GAUTAMA para pavimentação/reconstrução da rodovia no trecho entre o Km's 166 e 370, que abrangia parcialmente o segmento acima, passando sua responsabilidade ao 6º Batalhão de Engenharia de Construção.

Durante a vistoria em setembro deste ano, foi visualizado a paralisação das obras no Segmento C da rodovia (entre o Km 178,4 e 250,0), posteriormente foi percorrido uma pequena parte do trecho com demanda de EIA/RIMA, entre o Km 250,0 até o Km 260,0 (rio Igapó-Açu), não sendo constatadas obras neste pequeno trecho.

Assim, como as obras de pavimentação/reconstrução da rodovia demandam a implantação de canteiros-de-obras e áreas de apoio, além de mobilização de maquinário e pessoal neste segmento, podemos concluir que não foram abertas outras frentes de obras, mesmo não tendo vistoriado este Segmento por problemas logísticos.

CONDIÇÃO ATENDIDA.

IV - Apresentar ao IBAMA, em 60 dias, a descrição e listagem de todas as obras previstas e já realizadas, a partir do ano de 2000, na rodovia BR-319, nos SEGMENTOS A, B e C, destacando as obras-de-arte especiais e correntes a serem implantadas, em conjunto com diagrama unifilar do empreendimento.

Foi encaminhado pelo DNIT, a Nota Técnica de sua Coordenação-Geral de Construção Rodoviária, afirmando que as obras realizadas na rodovia foram as seguintes:

SEGMENTO A - Obras realizadas: pavimentação asfáltica do trecho entre o Km 11,8 ao 177,8 em convênio com o Governo do Estado do Amazonas, com obras concluídas em 2000.

Obras previstas: pontes sobre o rio Castanho (Km 113,2 ao 113,7) e sobre o rio Tupana (km 177,8), com licenciamento a ser realizado por este IBAMA

SEGMENTO B - Obras realizadas: foram apresentadas as informações sobre o andamento das obras de restauração da rodovia, dividida em quatro partes de acordo com a empreiteira responsável (destaca-se que as quilometragens não são compatíveis com os atuais lotes apresentados pelo DNIT para este Segmento):

TRECHO	Obras principais de restauração realizadas (em km)				
	Terraplanagem	Drenagem	Base	Reforço/binder	Capa asfáltica
Km 877,4 - 818,6 58,8 km	58,8	58,8	58,8	50,0	30,0

MPA



1136
6860/05

Km 818,6 - 768,6 50,0 Km	30,0	0,0	0,0	--	0,0
Km 768,6 - 723,6 40,0 km	31,87	40	28,64	--	28,60
Km 723,6 - 678,6 40,0 km	10,0	0,0	0,0	0,0	0,0

Obras previstas: obras de restauração, melhoramentos e pavimentação entre os Km's 655,7 ao 877,4. Cabendo destacar que as obras de alargamento ou implantação de pontes de concreto existentes na rodovia serão objeto de licenciamento específico, já com requerimento apresentado pelo DNIT.

No entanto, não foi explicitado se haverá intervenções com instalação ou troca de bueiros neste segmento, nem foi apresentado o Diagrama Unifilar requisitado no TAC, somente sendo enviado o Quadro de Avanço Físico entre os Km's 718,6 ao 763,6.

SEGMENTO C - Obras realizadas: Segundo informações prestadas pelo DNIT, em março de 2007, no processo de licenciamento, as obras de reconstrução/pavimentação da rodovia BR-319 avançaram nas seguintes quilometragens de acordo com o tipo de intervenção:

- desmatamento / limpeza de área : Km 177,8 ao 250 (72,2 km de extensão);
- terraplanagem: Km 177,8 ao 227,8 (50 km de extensão);
- regularização do Sub-leito: Km 177,8 ao Km 212,9 (35,1 km de extensão);
- Instalação da Sub-base: Km 177,8 ao km 212,9 (35,1 km de extensão);
- Instalação da Base: Km 177,8 ao km 212,6 (34,8 km de extensão);
- Pavimentação com C.B.U.Q.: Km 177 ao 203,0 (25,2 km de extensão).

No entanto, o documento encaminhado, de maio de 2007, informa outros quantitativos de obras realizadas, com base em acompanhamento da empresa supervisora das obras Laghi Engenharia, Consultora e Projetos.

TRECHO	Obras principais de restauração realizadas (em km)				
	Limpeza mecanizada	Terraplanagem	Drenagem	Base	Capa asfáltica
Km 177,8 - 381,8 204,0 km	80,64	47,26	41,92	29,86	20,01

Em relação às obras-de-arte correntes (bueiros) já implantadas ou substituídas neste Segmento, o DNIT enviou documento "ACOMPANHAMENTO de O.A.C.", e "GRÁFICO DE AVANÇO FÍSICO" que demonstra todos os bueiros ármicos já substituídos por bueiros de concreto até maio de 2007, e informa que os todos os bueiros até o km 221,92 (estaca 2206) já foram concluídos, além de dois bueiros no km 226,32 e km 228,72. Ainda em vistoria realizada recentemente na rodovia foram levantados todos os bueiros já instalados neste Segmento.

Obras previstas: obras de restauração, melhoramentos e pavimentação entre os Km's 177,8 ao 250, segundo a nomenclatura utilizada no projeto executivo, na verdade tratando-se de reconstrução/pavimentação da rodovia, conforme TAC

O projeto executivo apresentado para este Segmento demonstra todas as obras-de-arte correntes (bueiros) a serem implantados ou substituídos, com suas quilometragens, tipos e dimensões. O DNIT requereu também o licenciamento da ponte sobre o Igarapé Atú ou Atii neste segmento (km 237,1), em conjunto com as pontes sobre o rio Castanho e rio Tupana.

CONDIÇÃO PARCIALMENTE ATENDIDA, MAS COM DEMANDA DE COMPLEMENTAÇÕES.

Encaminhamentos:

- o DNIT deverá apresentar a localização (km's e/ou coordenadas) e tipo de bueiro e seu diâmetro em todo o segmento B, visando subsidiar o levantamento de quantitativos de intervenção em Área de Preservação Permanente neste segmento;

2137
6660/03
①

- o DNIT deverá apresentar Diagrama Unifilar de obras ou Quadro de Avanço Físico de todos os lotes do Segmento B;

V - Apresentar ao IBAMA, em 60 dias, o projeto de engenharia da rodovia no SEGMENTO C, incluindo o projeto hidrológico e de drenagem, com verificação das estruturas de drenagem, instaladas e previstas quanto à sua eficácia na capacidade de escoamento das águas fluviais;

O DNIT apresentou o Projeto de Executivo de Engenharia, em 31 de agosto deste ano, para as Obras de Melhoramentos e Pavimentação da rodovia BR-319, datado de 2002, e entre os Km's 166 e 370 (com a modificação do Plano Nacional de Viação em 2004, as quilometragens atuais são entre os Km's 177,8 ao 381,8).

Ressalta-se que também foi requerido pelo TAC que houvesse verificação das estruturas de drenagem, instaladas e previstas quanto à sua eficácia na capacidade de escoamento das águas fluviais. Entretanto, o DNIT somente apresentou documento "Memória Justificativa de Projeto" que apresentam capítulo específico com a descrição dos estudos hidrológicos, com justificativas e metodologias utilizadas para estabelecimento das dimensões dos bueiros a serem instalados.

Destaca-se todavia que durante as vistorias realizadas no Segmento C, verificou-se que boa parte dos bueiros já instalados pela Construtora GAUTAMA encontram-se aparentemente subdimensionados ou entupidos, constatando uma possível inadequação entre o que calculado pelo Projeto Executivo e as demandas reais de diâmetros de bueiros.

Além disso, várias escadas d'água e dissipadores de energia estavam instalados com comprimento inferior ao necessário, gerando processos erosivos ao final do dissipador.

CONDIÇÃO PARCIALMENTE ATENDIDA, MAS COM DEMANDA DE COMPLEMENTAÇÕES.

Encaminhamentos:

- o DNIT deverá verificar a adequação e eficácia do sistema de drenagem já instalado pela Construtora GAUTAMA (bueiros aparentemente subdimensionados ou entupidos; e escadas d'água e dissipadores de energia gerando processos erosivos), solicitando a reavaliação das estruturas de drenagem no Segmento C.

- o DNIT deverá verificar a adequação e eficácia do sistema de drenagem previsto para o restante do Segmento C (bueiros, corridas d'água e dissipadores de energia);

- o DNIT deverá modificar o projeto executivo visando a construção de pontes ao invés da construção de bueiros de concreto nas travessias do seguintes igarapés, com dimensões similares ao Igarapé Atu ou Atii: Igarapé 1 – UTM 20M 692620 /9485589 e Igarapé 2 – UTM 20M 697773/ 9491783, tendo em vista que tais medidas beneficiam não só a manutenção da trafegabilidade da rodovia (visto que os bueiros ármicos, apesar de seus diâmetros, não suportaram a intensidade da vazão desses igarapés), como também a possibilita o uso das pontes como passagens de fauna.

- o DNIT deverá encaminhar o projeto de engenharia da rodovia no SEGMENTO B.

VI - Apresentar ao IBAMA, em 120 dias, o mapeamento detalhado do trecho da rodovia nos SEGMENTOS A, B e C, em escala compatível, no formato A2, ou outro de boa visualização, contendo: indicação da rodovia; obras-de-arte especiais; vilas e povoados interceptados; cursos hidricos interceptados; possíveis Unidades de Conservação (com indicação das zonas de amortecimento instituídas, ou caso inexistentes, de buffer's externos de 10 km) e/ou Terras Indígenas; tipologia vegetacional na área de influência da rodovia; indicação das áreas de empréstimo, jazidas, bota-foras (depósitos de material excedente), depósitos temporários de materiais (areia, cascalho, solo laterítico, argila, etc), áreas de apoio e canteiros-de-obra; acampamentos; e, outras interferências consideradas relevantes;

O mapeamento solicitado não foi apresentado pelo DNIT.

CONDIÇÃO NÃO ATENDIDA.

Encaminhamentos:

- o DNIT deverá apresentar o mapeamento detalhado da rodovia, conforme requisitado no TAC.



VII - Apresentar ao IBAMA, em 60 dias, o cronograma físico previsto e realizado de andamento das obras nos SEGMENTOS A, B e C da rodovia;

As informações mais importantes desta Condição do TAC dizem respeito ao Cronograma Físico Previsto de obras na rodovia, devido às obras nos Segmento B e C estarem em andamento parcialmente, sendo que o cronograma pretérito de obras já realizadas teria caráter meramente informativo.

Segue abaixo as informações prestadas pela Nota Técnica de sua Coordenação-Geral de Construção Rodoviária do DNIT:

SEGMENTO A - somente foi informado que pavimentação asfáltica do trecho entre o Km 11,8 ao 177,8 foi concluída em 2000. Quanto às obras previstas para instalação das pontes sobre o rio Castanho (Km 113,2 ao 113,7) e sobre o rio Tupana (km 177,8), o cronograma previsto não foi apresentado, entretanto, tal informação será requisitada no Estudo Ambiental a ser apresentado pelo DNIT para o licenciamento dessas pontes.

SEGMENTO B - somente sendo enviado o Quadro de Avanço Físico entre os Km's 718,6 ao 763,6, não sendo apresentado o Cronograma previsto de obras neste Segmento. Tal cronograma deverá ser encaminhado pelo DNIT, tendo em vista que as obras de restauração em andamento neste Segmento.

SEGMENTO C - o conjunto de obras já realizado neste Segmento já foi apresentado pelo DNIT, conforme Condição IV acima, sendo que não foi apresentado o Cronograma previsto de obras. Como no Segmento B, este cronograma deverá ser encaminhado pelo DNIT, tendo em vista que as obras de reconstrução/pavimentação estarão em andamento neste Segmento C.

CONDIÇÃO NÃO ATENDIDA.

Encaminhamentos:

- o DNIT deverá enviar o Cronograma Físico Previsto e Realizado de obras nos Segmentos A, B e C, devendo ser justificado a não apresentação, em caso de impossibilidade para os Cronogramas do Segmento A, ou para o Cronograma Realizado para o Segmento B e C;
- Para os Segmentos B e C, a apresentação dos Cronogramas Previstos de Obras torna-se obrigatória não só por força do TAC, as também pela necessidade do devido acompanhamento das obras previstas

VIII - Apresentar ao IBAMA, no prazo de 180 dias, as cópias das licenças ambientais (licença de instalação e/ou operação) emitidas pelo Órgão Estadual de Meio Ambiente, relacionadas às seguintes intervenções nos SEGMENTOS A, B e C: jazidas e áreas de empréstimo; bota-foras (depósitos de material excedente); depósitos de materiais (areia, seixos, cascalhos, argila etc); canteiros-de-obra, usinas de asfalto e acampamentos;

A Nota Técnica de sua Coordenação-Geral de Construção Rodoviária/DNIT apresentou os seguintes documentos e informações:

SEGMENTO A - pelo que pode ser entendido na Nota Técnica apresentada o DNIT informou que as licenças ambientais das áreas de apoio para a implantação das pontes sobre o rio Castanho e rio Tupana estarão a cargo do 6º Batalhão de Engenharia de Construção. Como essas pontes ainda serão licenciadas pelo IBAMA, não há áreas de apoio neste Segmento.

SEGMENTO B - foram apresentadas as licenças ambientais dos seguintes lotes: 818,6 - 877,4 e 723,6 - 768,6, emitidas pela Prefeitura Municipal de Porto Velho/RO, referentes à:

- Licença de Operação 3235/NUCOF/SEDAM/RO, com validade até 14/03/2009 - em nome da Construtora SAB Ltda, para uma Usina de Asfalto, no km 05 da BR-319 a partir de Porto Velho/RO;
- Licença de Operação 025/DLA/DELQA/ Prefeitura Municipal de Porto Velho/RO, com validade até 03/08/2010 - em nome de Carlos Alberto Alves Gomes, para lavra a céu aberto sem beneficiamento (extração de laterita), no Km 4,5, e (sentido Porto Velho/RO - Humaitá/AM);
- Licença de Operação 033/DLA/DELQA/ Prefeitura Municipal de Porto Velho/RO, com validade até 22/09/2010 - em nome da Construtora Castilho Ltda, para lavra a céu aberto sem beneficiamento (extração de laterita), entre o Km 100-150 (sentido Porto Velho/RO - Humaitá/AM);

MJR



11



- Licença de Operação 080/DLA/DELQA/ Prefeitura Municipal de Porto Velho/RO, com validade até 31/08/2009 - em nome da Construtora Castilho, para armazenamento de combustível, no Km 110 (sentido Porto Velho/RO – Humaitá/AM);

- Licença de Operação 081/DLA/DELQA/ Prefeitura Municipal de Porto Velho/RO, com validade até 31/08/2009 - em nome da Construtora Castilho, para usina de concreto asfáltico, no Km 110 (sentido Porto Velho/RO – Humaitá/AM).

Cabe destacar, no entanto, que não há identificação clara da localização georreferenciada das áreas autorizadas para exploração de laterita, não sendo possível verificar se as duas Áreas de Empréstimo verificadas no Lote 2 do Segmento B (constatadas em vistoria recente de 2007) estão abrangidas no escopo das licenças ambientais apresentadas pelo DNIT.

SEGMENTO C - não foram apresentadas quaisquer licenças ambientais pelo DNIT, somente há informação de que estas estariam de posse da Coordenação-Geral de Meio Ambiente do DNIT.

Com o repasse das obras para o 6º Batalhão de Engenharia de Construção, esse órgão deverá buscar o devido licenciamento ambiental das áreas de apoio, excluindo-se àquelas que foram embargadas por este IBAMA, quando a Construtora Gautama era responsável pelas obras.

CONDIÇÃO PARCIALMENTE ATENDIDA.

Encaminhamentos:

- o DNIT deverá apresentar informações sobre a abrangência ou não das Áreas de Empréstimo do Lote 2 do Segmento B nas referidas licenças, o que, em caso contrário, ensejará as medidas administrativas cabíveis para a Construtora Castilho.

- o DNIT deverá apresentar as Licenças Ambientais das áreas de apoio (jazidas/áreas de empréstimo, bota-foras, depósitos, canteiros etc) para o Segmento C em nome do 6º Batalhão de Engenharia de Construção,

- o DNIT deverá enviar, concomitantemente às Licenças Ambientais, protocolos das licenças de forma que seja possível associar o objeto da licença emitida pelo Órgão Ambiental competente, com a sua localização, área ocupada e descrição das coordenadas da poligonal da área de apoio; isto para todas as licenças a serem encaminhadas.

IX – Requerer junto ao IBAMA as devidas ASV's - Autorizações de Supressão de Vegetação para as demandas de qualquer supressão de vegetação na faixa de domínio, nos SEGMENTOS A, B e C, caso necessário, especialmente àquelas localizadas em APP's - Áreas de Preservação Permanente (Código Florestal e Resolução CONAMA nº 303/2002), enviando informações quanto à tipologia vegetal, caracterização, estágio de sucessão e quantificação dessas áreas;

O DNIT já apresentou requerimento de ASV's - Autorizações de Supressão de Vegetação para os seguintes lotes no SEGMENTO B:

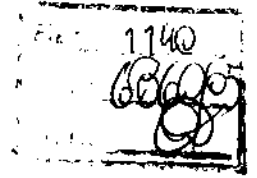
LOTES (ordem à partir de Porto Velho)	CONSTRUTORA	TRECHO (informações DNIT)	Coordenadas UTM (vistoria)		EXTENSÃO
			Início	Fim	
Lote 03	5º Batalhão de Engenharia de Construção	Km 813,6 - 763,6	20L 397201/ 9086744	20L 438926/ 9108850	50,0 km
Lote 01	7º Batalhão de Engenharia de Construção	Km 718,6 - 678,6	20M 475284/ 9133009	20M 491444/ 9165438	45,0 km

Quanto ao Segmento C, o desmatamento da faixa lindeira da rodovia já foi realizado pela Construtora Gautama, ainda restando ao DNIT a apresentação de requerimento de ASV's para as intervenções necessárias em Área de Preservação Permanente para a instalação de novos bueiros restantes neste Segmento C.

CONDIÇÃO PARCIALMENTE ATENDIDA.

MGF
 4





Encaminhamentos:

- o DNIT deverá apresentar requerimento de ASV's para as intervenções necessárias em Área de Preservação Permanente para a instalação de bueiros restantes neste Segmento C.
- o DNIT deverá apresentar a quantificação das intervenções em APP já efetuadas para se calcular a área de plantio compensatório conforme determina a Resolução CONAMA 369/06.

X - Apresentar ao IBAMA, em 60 dias, as Certidões emitidas pelas Prefeituras dos Municípios interceptados pela BR-319, no SEGMENTO C, informando que o empreendimento está em conformidade com as normas legais locais de uso e ocupação do solo;

As certidões emitidas pelas Prefeituras Municipais não foram encaminhadas, somente sendo enviadas as cópias dos Ofícios 328 e 329/2007, da Superintendência Regional do DNIT do Amazonas, solicitando tais documentos para os Municípios de Borba e Beruri.

CONDIÇÃO NÃO ATENDIDA.

Encaminhamentos:

- o DNIT deverá encaminhar as anuências das Prefeituras dos Municípios interceptados pelo empreendimento

XI - Executar e desenvolver todas as ações e medidas ambientais previstas neste TERMO, cumprindo integralmente o cronograma de execução, imediatamente após a aprovação destas por parte do IBAMA;

XII - Apresentar, num prazo de 60 dias, as propostas das medidas e ações ambientais a seguir, para os SEGMENTOS A, B e C da rodovia:

A - Programa de Gerenciamento Ambiental, para desenvolvimento, monitoramento e supervisão das ações constantes das Medidas Ambientais a serem desenvolvidas nos SEGMENTOS A, B e C, contemplando: as diretrizes de execução; monitoramento e supervisão das medidas ambientais; e, cronograma de realização e responsabilidades.

Como requerido pelo TAC firmado entre IBAMA e DNIT o Programa de Gerenciamento Ambiental da BR-319, nos Segmentos A, B e C foi apresentado de forma a gerir o desenvolvimento, articulação e atendimento dos prazos e condições de todos os programas ambientais.

Programa	Trecho de aplicação do Programa		
	Segmento A	Segmento B	Segmento C
A - Plano Ambiental de Construção	X	X	X
A1 - Programa de Prevenção, Monitoramento e Controle de Processos Erosivos	X	X	X
A2 - Programa de gerenciamento de Resíduos Sólidos e Efluentes Líquidos	X	X	X
A3 - Programa de Prevenção de Endemias	X	X	X
B - Programa de Recuperação de Áreas Degradadas	X	X	X
C - Programa de Monitoramento de Fauna	X	X	X
D - Programa de Monitoramento de Qualidade da Água			X
E - Programa de Educação Ambiental	X	X	X





1141
0060/03
D

F - Programa de Comunicação Social	X	X	X
G - Programa de Monitoramento e Controle da Faixa de Domínio	X	X	X
H - Programa de Gerenciamento de Riscos	X	X	X
I - Plano de Ação de Emergência	X	X	X

O PGA apresentado propõe a organização e articulação das ações de prevenção e controle ambiental no âmbito da rodovia BR-319, com a definição de metas parciais e finais na execução dos Programas, e com a consequente definição dos parâmetros e critérios de avaliação, verificando o desempenho e andamento dos mesmos.

Segundo o PGA serão desenvolvidos os seguintes serviços ou ações segundo as seguintes áreas temáticas: Construção, Comunicação, Ambiental e Ouvidoria. Sendo ainda prevista a interface entre as medidas dos diversos programas ambientais.

A ouvidoria relacionará ao contato direto entre a Sociedade Civil e a equipe coordenadora do PGA, recebendo sugestões ou reclamações referentes aos Programas, buscando-se o melhor desenvolvimento e aprimoramento destes

Quanto à área temática Construção são listados como integrantes o Plano Ambiental de Construção, Programa de Gerenciamento de Riscos e Plano de Ação de Emergência, referentes ao impactos diretos das obras e da operação da rodovia. O PGA relaciona ainda para a Área Ambiental o Plano Ambiental de Construção, PRAD, Programa de Monitoramento da Fauna e Programa de Monitoramento da Qualidade da Água (este somente para o Segmento C), pela influência direta nos impactos ambientais na flora e fauna da região. O tema Comunicação terá inter-relação entre os Programas de Educação Ambiental e Programa de Comunicação Social preverá o diálogo entre o empreendedor e população, além de propor a divulgação dos resultados do andamento dos Programas. Além disso, o Programa de Monitoramento e Controle da Faixa de Domínio integrará dentre suas ações as áreas temáticas Construção e Comunicação.

Cabe destacar que o PGA apresenta de forma adequada as inter-relações entre os diversos Programas Ambientais, informando ainda que a Coordenação-Geral do PGA e coordenadores de cada Programa e da Ouvidoria realizarão reuniões periódicas para verificação de medidas conjuntas de atendimento de demandas de cada Área Temática e também oriundas da população afetada pelo empreendimento.

Quanto às responsabilidades o PGA apresenta o DNIT como Coordenador-Geral desse Programa, e estipula as empresas contratadas para as obras como responsáveis pela execução dos diversos outros Programas.

Apesar de apresentar as interfaces entre os vários Programas, o PGA possui muitas lacunas ou ausências quanto à caracterização de informações primordiais para o desenvolvimento do Gerenciamento e Supervisão Ambiental na rodovia, e que garantam o seu caráter executivo. Ressalta-se que o DNIT possui normas internas que já prevêem um escopo básico e metodologia padrão para realização desse tipo de Programa, referente ao documento "Diretrizes Básicas para elaboração de Estudos e Programas Ambientais Rodoviários", especificamente quanto ao Programa de Monitoramento Ambiental e Programa de Gestão Ambiental nele propostos.

Assim, não constam vários dados que deverão ser complementados conforme os encaminhamentos contidos abaixo.

CONDIÇÃO ATENDIDA, MAS COM DEMANDA DE ADEQUAÇÕES.

Encaminhamentos:

O DNIT deverá complementar o PGA de forma a agregar as seguintes informações:

- identificação das equipes de supervisão ambiental (número de equipes, quantidade e qualificação dos funcionários), prevendo, no mínimo, três técnicos, sendo um técnico para cada Meio Físico, Meio Biótico e Meio Sócio-econômico;
- prever, no mínimo, duas equipes de execução do PGA, uma para o Segmento A e C e uma para o Segmento B.
- apresentar a metodologia de realização das inspeções do andamento dos Programas Ambientais e verificação das obras *in loco*, para prevenir e controlar os impactos

D
MJP
*



1142
6/6/05

ambientais das obras, como processos erosivos, assoreamento de cursos d'água, gestão de resíduos e efluentes, controle de supressão de vegetação, desapropriação e reassentamento etc

- proposta de desenvolvimento de relatório de constatação de inconformidades quanto às diretrizes e ações de todos os Programas Ambientais, quanto: à impactos ambientais, recuperação de áreas degradadas e passivos, resultados não alcançados, metas atrasadas ou não realizadas etc;
- previsão de acompanhamento de jazidas, áreas de empréstimo e canteiros-de-obra, objetos de licenciamento ambiental dos órgãos competentes, verificando a aplicação e efetividade das ações de recuperação ambiental;
- proposta de hierarquização da equipe executora PGA frente as equipes dos outros Programas Ambientais e sobre as empreiteiras construtoras das obras, de forma que a equipe do PGA tenha poderes para corrigir e controlar as inconformidades imediatamente após serem constatadas;
- cronograma de execução (mínimo bimestral) de verificação do andamento das ações, resultados e metas de todos os Programas Ambientais nos Segmentos A, B e C;
- cronograma de realização (mínimo mensal ou prazo mais curto) de inspeções periódicas nas obras da rodovia nos Segmentos B e C,
- previsão de envio imediato de relatório de constatação de inconformidades à DILIC/IBAMA, para controle e providências, com descrição da inconformidade, impactos relacionados, registro fotográfico e medidas de correção efetuadas;
- previsão de realização de relatórios quadrimestrais de desenvolvimento do PGA, com registro fotográfico;
- para a complementação ou reformulação do PGA deverá ser consultadas as normas do DNIT, como o documento "Diretrizes Básicas para elaboração de Estudos e Programas Ambientais Rodoviários", especificamente quanto ao Programa de Monitoramento Ambiental e Programa de Gestão Ambiental nele propostos.

B - Plano Ambiental de Construção nos SEGMENTOS A, B e C, que deverá contemplar as diretrizes básicas a serem empregadas durante a execução das obras, estabelecendo mecanismos eficientes que garantam o controle, monitoramento e mitigação dos impactos gerados, incluindo os seguintes itens:

- **Prevenção, Monitoramento e Controle de processos erosivos, com:** - Identificação e descrição dos locais de risco, propensão e de ocorrência atual de processos erosivos; - medidas de monitoramento dos locais de riscos identificados; - medidas preventivas e de controle a serem desenvolvidas nestes locais;
- **Controle de Supressão de Vegetação, visando ações de controle e monitoramento das atividades de supressão para as obras na rodovia, mitigando e prevenindo impactos ambientais associados;**
- **Gerenciamento de Resíduos Sólidos e Efluentes Líquidos, na fase de construção, relacionados principalmente aos canteiros-de-obra e acampamentos;**
- **Prevenção de Endemias, voltado ao monitoramento e controle do avanço de doenças endêmicas na região de influência da rodovia, especialmente em relação aos vetores de malária, no canteiro-de-obras e acampamentos.**

O TAC estabelecia que deveria ser apresentado pelo DNIT o Plano Ambiental de Construção devidamente formulado e integrando diretrizes básicas a serem empregadas durante a execução das obras e a atuação de equipes de trabalho. Além disso, o Plano Ambiental de Construção deveria incluir os Sub-programas de:

- Prevenção, Monitoramento e Controle de processos erosivos;
- Controle de Supressão de Vegetação;
- Gerenciamento de Resíduos Sólidos e Efluentes Líquidos (canteiros-de-obra e acampamentos);
- Prevenção de Endemias.

No entanto, o DNIT somente apresentou os Sub-programas de Prevenção, Monitoramento e Controle de processos erosivos; Gerenciamento de Resíduos Sólidos e Efluentes Líquidos e

Q
MJP
A



Fls.: 1143
Proc.: 086005
Rubr.: 00

Prevenção de Endemias, restando ainda a apresentação integral do Plano Ambiental de Construção, com todos os procedimentos a serem efetivados pelas equipes de trabalho para controle e minimização dos impactos ambientais relacionados às obras de reconstrução/pavimentação da rodovia, bem como ainda do Sub-programa de Controle de Supressão de Vegetação para a faixa de domínio e nas áreas de apoio, mesmo que estas não estejam sendo licenciadas por este IBAMA

O procedimento corrente no licenciamento ambiental de obras de pavimentação em outras rodovias, que o Plano Ambiental de Construção seja apresentado de forma separada ao Sub-programas citados acima, mas ressalta-se que a agregação desses Sub-programas como itens desse Plano somente foi assim realizado devido à solicitação do DNIT durante as reuniões de elaboração do Termo de Acordo e Compromisso.

Como o Plano de Ambiental de Construção não foi apresentado de forma completa pelo DNIT, resta a análise dos Sub-programas enviados, assim, a seguir serão demonstrados as considerações respectivas:

-Sub-programa de Prevenção, Monitoramento e Controle de processos erosivos:

Este programa foi elaborado para aplicação nos mesmos subtrechos da rodovia BR-319 já mencionados, nos Segmentos A, B e C. Os objetivos do programa (identificar os locais de risco e propor um cronograma para o levantamento mais detalhado das áreas alvo, bem como indicar as respectivas medidas preventivas, mitigadoras e corretivas) estão também em sintonia com os objetivos do PRAD acima analisado.

O levantamento de pontos de interesse teve por base um trabalho feito pela UFAM em 2005, sendo que este levantamento pode ser aprovado com ressalvas, devendo ser atualizado. O cronograma apresentado também se sobrepõe aos trabalhos de campo previstos no PRAD, o que de certa forma já é esperado.

O presente Programa Ambiental pode ser considerado como dispensável da forma como foi elaborado e apresentado, na medida em que seus objetivos e atividades podem ser inseridos dentro do Programa de Recuperação de Áreas Degradadas sem prejuízo em relação aos resultados esperados.

Vale ressaltar que para cada ponto de erosão detectado deverá ser elaborada uma proposta de recuperação que por sua vez deverá ser detalhada e enviada para prévia aprovação do IBAMA, devendo ser estabelecida uma rotina entre o empreendedor e o órgão licenciador em relação ao levantamento e aos trabalhos de recuperação, mitigação ou mesmo prevenção dos processos erosivos ao longo da faixa de domínio dos segmentos rodoviários selecionados.

Na verdade o objetivo de tal programa era para ser de impedir durante a fase de execução das obras de recuperação e restauração da rodovia nos segmentos selecionados, o surgimento e a instalação de novos processos erosivos.

Para se alcançar tal objetivo, o empreendimento deverá contratar uma equipe técnica responsável pelo acompanhamento em campo das frentes de obra, orientando os trabalhos pelo menos nas fases iniciais dos serviços (limpeza e terraplanagem, principalmente).

Como os segmentos estão distantes entre si, recomenda-se a utilização de pelo menos 2 equipes sendo uma no trecho Manaus até o final das obras e outra no trecho rio Madeira ao entroncamento com a BR-230.

Portanto concluímos que o presente Sub-programa Ambiental deve ser refeito, devendo o mesmo ser alterado em função dos seus reais objetivos, sendo necessária a indicação precisa do número e da formação dos profissionais que irão compor cada equipe de acompanhamento das frentes de obra.

- Sub-programa de Controle de Supressão de Vegetação, visando ações de controle e monitoramento das atividades de supressão para as obras na rodovia, mitigando e prevenindo impactos ambientais associados;

Não foi apresentado.

- Sub-programa de Gerenciamento de Resíduos Sólidos e Efluentes Líquidos:

Este Sub-programa foi previsto no TAC visando a coleta adequada, a separação e acondicionamento, armazenamento temporário, e posterior destinação final dos resíduos sólidos produzidos pelas obras no Segmento C da rodovia, gerados principalmente nas áreas de canteiro-de-obra e acampamentos. Quanto aos efluentes líquidos deverão ser adotadas medidas específicas para a diminuição do volume gerado e da carga poluidora desses efluentes, além disso, destaque especial

10/10/10

10/10/10



deverá ser dado aos efluentes oriundos das cozinhas e sanitários, para o seu devido tratamento anteriormente à disposição final destes.

No Sub-programa apresentado são apresentadas metas básicas, tais como: treinamento dos funcionários, realização de inventário e quantificação de resíduos sólidos gerados, implementação de documentos de controle e banco de dados sobre os resíduos gerados, avaliação das empresas receptoras dos resíduos, e instalação de área específica para armazenamento temporária dos resíduos.

Entre as atividades específicas propostas no Sub-programa de Gerenciamento de Resíduos Sólidos e Efluentes Líquidos estão sendo descritas o seguinte conjunto de medidas:

A – Inventário de resíduos: realização de inventário preliminar baseando em registros anteriores e entrevistas com funcionários dos canteiros-de-obra, para verificar qualitativamente os resíduos gerados nas obras. Segundo o Sub-programa tal inventário deverá tomar por base o contido na Resolução CONAMA 313/2002, que trata do inventário nacional de resíduos sólidos industriais, contendo ainda a classificação específica da maior parte dos tipos de resíduos sólidos passíveis de serem gerados.

B- Caracterização, coleta, acondicionamento, classificação, segregação e armazenamento:

B1- Caracterização: segundo o documentos as medidas a serem executadas para a caracterizar e classificar os resíduos seguirão as Normas Técnicas NBR10001, 10005, 10007, além das Resoluções CONAMA 275/2001 (que estabelece as cores-padrão para a separação de diversos tipos de resíduos) e CONAMA 307/2003 (que obriga a aplicação de Gerenciamento de Resíduos da Construção Civil, e portanto nas obras de pavimentação/reconstrução da rodovia).

B2- coleta e acondicionamento: que será desenvolvida por funcionários treinados e com equipamentos de proteção individual, com transporte dos resíduos ao local de armazenamento existente no canteiro-de-obra ou frente de trabalho. Algumas diretrizes são colocadas quanto ao tipo de recipiente a ser utilizado, como bom estado de conservação e resistência ao contato dos resíduos e às condições climáticas.

B3- Classificação e Segregação: os recipientes serão identificados e demonstrando o tipo de resíduo, a classificação de acordo com NBR10004, a origem e a data de geração. O acondicionamento em si seguirá as seguintes diretrizes:

Resíduos	Forma de acondicionamento	Cor(es) do recipiente
Orgânicos	Uso de contêineres, galões e lixeiras	Marrom
Rejeitos	Uso de contêineres, galões e lixeiras	Cinza
Rejeitos perigosos	Uso de contêineres, galões e lixeiras	Laranja
Recicláveis	Uso de contêineres, galões e lixeiras	Verde / Azul / Amarelo/ Vermelho

B4- Armazenamento temporário: é proposto no Sub-Programa a realização de Análise Preliminar de Risco para escolha dos locais para instalações de armazenamento dos resíduos. Também prevê a aplicação das ações previstas na Norma NBR12235 para produtos perigosos - Classe I -, e quando se tratar de resíduos não-perigosos com utilização das medidas da NBR11174.

As diretrizes do local de armazenamento são: a cobertura do mesmo (até com a uso de mantas impermeáveis), ventilação adequada, impermeabilização do piso e instalação de sistema de contenção e drenagem. São previstas ainda medidas de armazenamento dos recipientes, separados por lotes, tipo de resíduos e por classificação, prevendo-se ainda inspeções periódicas.

O documento coloca ainda a utilização de registro por formulários da origem, fonte e tipo de resíduos, com informações sobre o acompanhamento destes até a destinação final dos resíduos. Outras medidas são previstas para o transporte interno dos resíduos, com registro dessa movimentação interna (entre os locais de obras) e externa (para a destinação final), e requisitando as autorizações ambientais de transporte de produtos perigosos, quanto necessário.



1195
68/0025
10

O Sub-programa apresenta critérios quanto ao tratamento e disposição final dos resíduos, com realização de testes de tratabilidade para comprovação do tratamento, aprovação do órgão ambiental competente, verificação de empresas licenciadas (receptoras dos resíduos), avaliação de geração de novos resíduos no processo de tratamento, e acompanhamentos das áreas de disposição final. Ainda afirma-se que deverá ser emitido certificado de recebimento, tratamento e disposição final do resíduo, com anexação de cópia da licença ambiental ou autorização do órgão ambiental competente.

O treinamento proposto aos funcionários prevê a abordagem de temas inerentes ao Sub-programa, como: características e riscos de cada tipo de resíduo; forma de execução da coleta, transporte e armazenamento; utilização de E.P.I. e procedimentos de emergência em caso de contato com pessoas, ou contaminação das pessoas envolvidas e do meio ambiente.

Ressalta-se, no entanto, que as diretrizes expostas apesar de tecnicamente coerentes para um programa de gerenciamento de resíduos sólidos, aparentam ter sido retirados de um programa específico aplicado em plantas industriais. Um exemplo disso é a questão do tratamento de resíduos, proposto no documento, mas que não aplica-se aos tipos principais de resíduos gerados por esta tipologia de obras, ou seja rejeitos de construção, lixo doméstico, resíduos de oficinas e equipamentos, resíduos oleosos etc.

Apesar disso, os critérios e procedimentos apresentados, desde que adequadamente executados, podem ser utilizados para a gestão de resíduos sólidos nos canteiros-de-obra, acampamentos e frentes de trabalho. Todavia, ainda faltam algumas informações básicas quanto a instalação do Sub-programa, de modo a fornecer um caráter executivo ao mesmo, como tamanho e qualificação da equipe responsável, plantas dos locais de armazenamento temporários, indicação das possíveis empresas receptoras dos resíduos, prazos e cronograma de execução e previsão de envio de relatórios quadrimestrais.

Destaca-se também que não foram apresentadas ações específicas quanto aos efluentes líquidos a serem gerados pelos canteiros-de-obra e acampamentos, principalmente quanto aos efluentes de cozinhas, sanitários e das oficinas de manutenção de maquinário, além de possíveis efluentes da Usina de Asfalto. Tais ações deverão ser propostas e incorporadas ao Sub-programa.

- Sub-programa de Prevenção de Endemias.

O programa tem como objetivo geral a diminuir a susceptibilidade dos trabalhadores da obra e, indiretamente, das comunidades circunscritas nas áreas de recuperação dos segmentos A, B e C da rodovia às doenças endêmicas.

Para atingir ao objetivo, são propostas medidas de controle de vetores e medidas específicas para prevenção e controle das doenças. O controle de vetores da malária envolve atividades como identificação, caracterização e mapeamento de criadouros, triagem, identificação do grau de infectividade dos vetores, descrição da frequência, distribuição e diferenciação das espécies de *Anopheles* encontradas na área, seleção e aplicação de medidas de intervenção e controle vetorial e avaliação da eficiência das medidas de controle.

O estudo sugere, ainda, algumas medidas de modificação ambiental para eliminação de criadouros, como aterro, drenagem ou limpeza da vegetação. Estas medidas deverão, no entanto, ser analisadas caso a caso, tendo em vista a alteração que poderão causar no ambiente.

Para a malária também são propostos o tratamento químico familiar, tratamento químico e biológico dos criadouros e proteção individual e familiar. Medidas de prevenção contra a leishmaniose envolvem proteção individual e vigilância de casos em humanos, e vigilância entomológica, que levantará informações de caráter quantitativo e qualitativo sobre os flebotômíneos em áreas com e sem transmissão. Apesar de ter citado alguns métodos a serem aplicados na coleta de informações, os relatórios deverão descrever detalhadamente a metodologia aplicada. Uma série de medidas individuais serão também aplicadas, e foram consideradas adequadas.

Quanto aos vetores da Doença de Chagas, serão realizadas coletas de triatomíneos para determinar o raio de atuação das medidas de controle, bem como recomendar o cuidado na preparação e ingestão de frutos oriundos de palmeiras. Tanto para malária quanto para leishmaniose cutânea, serão contratadas equipes de saúde que atuarão no monitoramento, prevenção e controle destas doenças. Entre as atribuições desta equipe, está incluída a sensibilização dos trabalhadores com campanhas educativas apresentando informações sobre transmissão, controle, reconhecimento dos sintomas e métodos preventivos. A prevenção à dengue inclui a sensibilização dos trabalhadores quanto aos métodos preventivos e identificação do quadro clínico da dengue hemorrágica. As medidas de prevenção e controle da febre amarela foram consideradas adequadas e estão de acordo

10
1195
68/0025
10



1146
6860/07

com o manual de vigilância epidemiológica da febre amarela. Deverá ser esclarecido, no entanto, se irá ser efetuada a vigilância de epizootias em primatas não humanos, caso haja mortandade de macacos sem causa determinada.

Serão adotadas de prevenção e controle das doenças de veiculação hídrica, doenças diarréicas infecciosas e intoxicações alimentares, focado nas intoxicações alimentares, febre tifóide e hepatite A. Serão seguidas as recomendações do Manual Integrado de Prevenção e Controle de Doenças Transmitidas por Alimentos do Ministério da Saúde, e da Portaria/MS nº 518 de 2004. As equipes de saúde também irão atuar no controle e prevenção destas doenças. As doenças sexualmente transmissíveis também serão alvos do programa, com treinamento das equipes para conscientização dos trabalhadores, inclusão de exames pré-admissionais de HIV, Hepatite B e VDRL e diagnóstico e tratamento dos pacientes.

Serão adotadas medidas de prevenção e controle de acidentes por animais peçonhentos. As medidas descritas focam na instrução dos trabalhadores quanto aos equipamentos de segurança, precauções durante a obra e como proceder caso haja o ataque, bem como serão treinadas as equipes de saúde para reconhecimento das espécies peçonhentas e quadro clínico e estabelecimento de tratamento. O local deverá dispor de infra-estrutura necessária para tratamento e, caso necessário, remoção do paciente a uma unidade de saúde. As equipes de saúde também serão responsáveis pelo diagnóstico e tratamento de doenças de pele.

Como recomendações gerais, será solicitada a comprovação do estado vacinal dos trabalhadores em relação à: difteria, tétano, febre amarela, hepatite B, sarampo, rubéola e caxumba. Recomendou-se vacinação também para hepatite A, varicela, influenza, febre tifóide e gripe. Nos exames pré-admissionais, além de triagem para DST's, será feito exame para malária, RX de tórax e PDD, para verificar o contágio por meningite ou tuberculose. Será realizado também, tratamento preventivo para verminose.

CONDIÇÃO ATENDIDA PARCIALMENTE, MAS COM DEMANDA DE REAPRESENTAÇÃO DO PLANO AMBIENTAL DE CONSTRUÇÃO E SUB-PROGRAMAS

Encaminhamentos:

- o DNIT deverá proceder a apresentação integral do Plano Ambiental de Construção, com todos os procedimentos a serem efetivados pelas equipes de trabalho para controle e minimização dos impactos ambientais relacionados às obras de reconstrução/pavimentação da rodovia, e com a inserção das ações e adequações a seguir

A- Sub-programa de Prevenção, Monitoramento e Controle de processos erosivos:

- Reapresentar este Sub-programa Ambiental, devendo o mesmo ser alterado em função dos seus reais objetivos, sendo necessária a indicação precisa do número e da formação dos profissionais que irão compor cada equipe de acompanhamento das frentes de obra ;

- elaborar proposta de recuperação para cada ponto de erosão detectado, com detalhamento e envio ao IBAMA para prévia aprovação;

- deverá ser contratada equipe técnica responsável pelo acompanhamento em campo das frentes de obra, orientando os trabalhos pelo menos nas fases iniciais dos serviços (limpeza e terraplanagem, principalmente), de forma a evitar o surgimento e a instalação de novos processos erosivos;

- deverá ser utilizada pelo menos 2 equipes, sendo uma no trecho Manaus até o final das obras, e outra no trecho rio Madeira ao entroncamento com a BR-230;

B - Sub-programa de Controle de Supressão de Vegetação:

- Este Sub-programa deverá ser apresentado pelo DNIT, especificando as ações de controle e monitoramento das atividades de supressão para as obras na rodovia, mitigando e prevenindo impactos ambientais associados;

- Este sub-programa deverá prever o plantio compensatório em área equivalente à área de APP que já sofreu intervenção conforme determina a Resolução CONAMA 369/06.

C - Sub-programa de Gerenciamento de Resíduos Sólidos e Efluentes Líquidos:

- Apresentar o Cadastro Técnico Federal da equipe técnica responsável pela elaboração do Sub-programa;

- Informar quais medidas de prevenção a serem implantadas nas Usinas de Asfalto, áreas de tancagem (armazenamento de combustível e de material betuminoso) e áreas de



manutenção de maquinário nos canteiro-de-obras das empreiteiras de forma a evitar vazamentos e contaminação do solo e da água, prevendo a instalação de caixas separadoras de água e óleo, e a implantação de piso (impermeabilização) e muretas de contenção nessas áreas.

- Apresentar informações quanto ao tamanho e qualificação da equipe responsável, plantas dos locais de armazenamento temporários de resíduos, indicação das possíveis empresas receptoras do material, prazos e cronograma de execução e previsão de envio de relatórios quadrimestrais;

- Incorporar e apresentar ações específicas quanto ao tratamento e disposição final dos efluentes líquidos a serem gerados pelos canteiros-de-obra e acampamentos, notadamente quanto aos efluentes de cozinhas, sanitários etc.

D - Sub-programa de Prevenção de Endemias.

- Como o programa ficará sujeito à aprovação pelo Ministério da Saúde, o DNIT deverá procurar, ainda, junto à Secretaria de Vigilância Sanitária do Ministério da Saúde ou outra instituição por ela delegada, a orientação para Avaliação do Potencial Malarígeno visando a obtenção do Laudo de Avaliação do Potencial Malarígeno (que aprovará o Plano de Ação para Controle da Malária) e Atestado de Condição Sanitária, conforme Portaria/MS nº 47 de 29/12/2006.

- Deverão ser definidos ainda o cronograma de implantação do programa e envio de relatórios (no mínimo quadrimestrais), as ações específicas para cada um dos segmentos e instalações (por ex. canteiros) e as ações de treinamento das equipes de saúde.

C - Caracterização, nos SEGMENTOS A, B e C, das APP's - Áreas de Preservação Permanente interceptadas, e outras demandas de supressão de vegetação, contemplando a tipologia da cobertura vegetal, quantificação da área suprimida e a ser suprimida, e o tipo de estrutura a ser instalada, apresentando o devido mapeamento e o diagrama unifilar da rodovia com indicação dessas áreas, e requerendo a devida ASV - Autorização de Supressão de Vegetação.

Tal caracterização relaciona-se diretamente à Condição IX do TAC, ou seja " *Requerer junto ao IBAMA as devidas ASV's - Autorizações de Supressão de Vegetação para as demandas de qualquer supressão de vegetação na faixa de domínio, nos SEGMENTOS A, B e C, caso necessário, especialmente àquelas localizadas em APP's - Áreas de Preservação Permanente (Código Florestal e Resolução CONAMA nº 303/2002), enviando informações quanto à tipologia vegetal, caracterização, estágio de sucessão e quantificação dessas áreas;*

Quanto a essa questão, o DNIT já apresentou requerimento de ASV's - Autorizações de Supressão de Vegetação para os seguintes lotes no SEGMENTO B:

LOTES (ordem à partir de Porto Velho)	CONSTRUTORA	TRECHO (informações DNIT)	Coordenadas UTM (vistoria)		EXTENSÃO
			Início	Fim	
Lote 03	5º Batalhão de Engenharia de Construção	Km 813,6 - 763,6	20L 397201/ 9086744	20L 438926/ 9108850	50,0 km
Lote 01	7º Batalhão de Engenharia de Construção	Km 718,6 - 678,6	20M 475284/ 9133009	20M 491444/ 9165438	45,0 km

Quanto ao Segmento C, o DNIT informou que o desmatamento da faixa lindeira da rodovia já foi realizado pela Construtora Gautama, mas ainda resta ao DNIT a apresentação de requerimento de ASV's para as intervenções necessárias em Área de Preservação Permanente para a instalação de bueiros restantes neste Segmento C. Assim, a quantificação das áreas a serem suprimidas ou com intervenção deverá ser informada no âmbito do próprio requerimento de ASV.

Em relação às APP's suprimidas no Segmento C pela Construtora Gautama, tais áreas já foram estimadas pelo Relatório de Vistoria 026/2006/COTRA/ CGTMO/DILIC/IBAMA, com informações atualmente atualizadas em vistoria recente de 2007. Sendo que as áreas levantadas em 2006 (3,1373 Hectares) já foram objeto do Auto de Infração nº 527088-D, emitido por este IBAMA, e quanto às



APP's suprimidas e constatadas em 2007, num total de 0,94 hectare, estas já foram objeto de novo Auto de Infração.

Cabe destacar, no entanto, que também restava ao DNIT a apresentação do devido mapeamento e do diagrama unifilar da rodovia com indicação das APP's interceptadas nos Segmentos A, B e C, o que ainda não enviado por esse Órgão.

CONDIÇÃO PARCIALMENTE ATENDIDA, MAS DEMANDA COMPLEMENTAÇÕES.

Encaminhamentos:

- o DNIT deverá apresentar requerimento de ASV's para as intervenções necessárias em Área de Preservação Permanente para a instalação de bueiros restantes neste Segmento C.
- o DNIT deverá apresentar o devido mapeamento e do diagrama unifilar da rodovia com indicação das APP's interceptadas nos Segmentos A, B e C da rodovia

D – Apresentar, em 90 dias, o cronograma de levantamento e identificação dos passivos ambientais relacionadas ao empreendimento, com o objetivo de desenvolver medidas de recuperação;

O cronograma proposto foi exposto no PRAD da rodovia, prevendo: 1 – levantamento de dados para pesquisa de campo (com base no projeto de engenharia, dados da UFAM e do IBAMA, 2 - Pesquisa de Campo (em toda a rodovia), como previsão de término em 19/09/2007, 3- Análise e preparo dos dados de campo e elaboração do PRAD e Programa de Prevenção, Monitoramento e Controle de Processos Erosivos, com apresentação ao IBAMA dos projetos finais agregando os itens necessários e contantes da Condição E abaixo na data de 22/10/2007.

CONDIÇÃO ATENDIDA.

E - Programa de Recuperação de Áreas Degradadas relacionadas ao empreendimento, com o objetivo de desenvolver medidas de recuperação abrangendo:

(i) identificação das áreas de apoio instaladas ou propostas nos SEGMENTOS A, B e C, compreendendo: jazidas; áreas de empréstimo; bota-foras (depósitos de material excedente); depósitos temporários de materiais (areia, cascalho, solo laterítico, argila, etc); canteiros-de-obra; acampamentos; com detalhamento das ações de recuperação dessas áreas;

(ii) mapeamento dos Passivos Ambientais decorrentes da rodovia, dentro da faixa de domínio (e fora da faixa de domínio, desde que comprovadamente de responsabilidade do DNIT), nos SEGMENTOS A, B e C, com indicação das causas e conseqüências dos mesmos, acompanhados da devida localização georreferenciada dos mesmos, a qual deverá ser apresentada em escala compatível, com croquis/representações e relatório fotográfico; e,

(iii) detalhamento das medidas de solução a serem adotadas para todas as áreas identificadas nos itens (i) e (ii) acima, com cronograma de execução e responsabilidades, bem como as ações de monitoramento da eventual evolução desses passivos.

O PRAD ora em análise foi apresentado englobando os Segmentos A, B e C da rodovia BR-319. Nos trechos acima o PRAD prevê ações em áreas utilizadas como canteiros de obra, acampamentos, caixas de empréstimo, jazidas, depósitos temporários e bota-foras.

A metodologia adotada para o levantamento dos passivos é a mesma já utilizada no Programa Nacional de Regularização Ambiental de Rodovias Federais que resume cada ocorrência em uma ficha de caracterização própria, apresentando como exemplo algumas ocorrências levantadas na BR-101 que nada tem a ver com o empreendimento em questão.

O documento apresenta uma simples listagem de ocorrências levantadas pela UFAM em 2005, a qual deve ser detalhada de acordo com os modelos de ficha de campo propostos.

O PRAD apresentado é acompanhado por alguns subprogramas acessórios como o que prevê a criação de um banco de dados multirrelacional e um outro referente de coletas botânicas que se propõe a ampliar o conhecimento da flora local através de coletas de amostras botânicas ao longo da rodovia.

As recomendações técnicas são descritas de modo geral sem nenhum caráter executivo.



1149
68005
W

No cronograma de atividades estranha-se a inclusão do desmatamento como ações a serem executadas em 6 meses, sendo que em nenhum momento o documento apresenta qualquer informação ou quantificação desse tipo de serviço.

Já o cronograma de execução que finaliza o PRAD em questão, foi apresentado de forma mais correta e coerente embora as datas já estejam ultrapassadas e precisem ser atualizadas.

Conclusões: o PRAD apresentado pode ser aprovado apenas como indicação geral de ações a serem executadas no âmbito do processo de regularização de três trechos da rodovia BR-319 nos Estados de Rondônia e do Amazonas.

O interessado deverá atualizar o cronograma de execução apresentado e detalhar as medidas a serem executadas em cada ocorrência, listando-as de acordo com o grau de prioridade a ser estabelecido em função do risco ao corpo estradal e ao meio ambiente.

O DNIT deverá ainda esclarecer a que desmatamento se refere no cronograma de atividades inicialmente proposto.

CONDIÇÃO PARCIALMENTE ATENDIDA, MAS COM DEMANDA DE ADEQUAÇÕES .

Encaminhamentos:

- Atualizar o cronograma de execução apresentado e detalhar as medidas a serem executadas em cada ocorrência, listando-as de acordo com o grau de prioridade a ser estabelecido em função do risco ao corpo estradal e ao meio ambiente;
- O DNIT deverá ainda esclarecer a que desmatamento se refere no cronograma de atividades inicialmente proposto.

F - Programa de Monitoramento de Fauna deverão: (i) identificar, analisar e descrever os locais da rodovia, nos SEGMENTOS A, B e C, que interceptem corredores ecológicos; (ii) propor a implantação de passagens de fauna; e (iii) previsão de medidas de monitoramento e mitigação de atropelamento de animais silvestres.

Nos objetivos, o programa de fauna prioriza a avaliação e controle de dois dos principais impactos sobre a fauna causados por rodovias: atropelamentos de fauna e fragmentação de habitats. Destacou-se que, pelo fato da rodovia estar situada na Floresta Amazônica, os atropelamentos podem ter alto grau de incidência. Os objetivos consistem em: Estabelecer metodologia para identificar, analisar e descrever os locais da rodovia, que interceptem corredores ecológicos; Estabelecer uma metodologia para propor locais para a implantação de passagens de fauna; Estabelecer uma metodologia para prever medidas de monitoramento e mitigação de atropelamento de animais silvestres. Fornecer um cronograma das atividades e um orçamento da coleta de dados em campo.

Para atender aos objetivos, estão propostas quatro etapas. A primeira constitui um levantamento bibliográfico, abordando aspectos do empreendimento e do bioma no qual está inserido, destacando espécies da fauna migratória, ameaçadas de extinção e endêmicas. A segunda etapa prevê a caracterização das tipologias de vegetação no entorno da rodovia, baseada em dados do IBGE e do projeto RADAM Brasil. Nesta etapa está prevista ainda a geração do mapa de uso e cobertura vegetal com base em imagens Landsat, e determinação de pontos de amostragem que contemplem as tipologias de vegetação dos trechos A, B e C, para verificação em campo. A terceira etapa consiste no levantamento de campo, onde será realizado o censo de atropelamentos e caracterização da paisagem. No censo de atropelamentos serão registrados dados dos espécimes vivos e mortos encontrados ao longo da rodovia, considerando coordenada geográfica onde foi registrado, localização na rodovia e identificação da espécie (quando possível). Os segmentos foram divididos em seções de 50km e o período amostral é de um dia de coleta para cada seção, que será amostrada duas vezes em dois dias consecutivos. Foi informado que serão levados em conta rastros e vestígios identificados e informações apresentadas por moradores e motoristas.

Na caracterização da paisagem, serão amostrados os pontos determinados na segunda etapa do programa, sendo registrados dados do dossel, sub-bosque e solo. Serão registrados dados sobre alterações antrópicas, matas ciliares e pontos em que as fisionomias indicam conectividade. As análises pós campo são a quarta etapa do programa. Serão tabulados os dados dos pontos amostrais, dos atropelamentos, para identificação de locais para implantação de corredores e locais para passagem de fauna.

As atividades propostas no programa foram consideradas adequadas, entretanto, esta equipe entende que será deverá ser incluída no âmbito do monitoramento de fauna, a realização de



1150
6860/05

levantamento primário da fauna na Área de Influência Direta da rodovia, tendo em vista que não foi realizada qualquer caracterização da fauna quando da implantação da mesma, e, ainda, que os dados fornecerão subsídios para atender aos objetivos propostos.

O cronograma apresentado prevê a conclusão dos trabalhos descritos, com a entrega de relatório e programa completo, em outubro do corrente ano. O programa apresentado, portanto, não constitui o Programa de Monitoramento final, não atendendo então ao determinado no item F do termo de acordo e compromisso.

CONDIÇÃO PARCIALMENTE ATENDIDA, MAS DEMANDA ADEQUAÇÕES.

Encaminhamentos:

1 - deverá ser aguardado o envio do Programa de Monitoramento de Fauna final, no entanto, este deverá conter:

1.1 - proposta de levantamento primário de dados para o segmento C, o que pode ser feito ampliando-se o diagnóstico do componente faunístico nos levantamentos em curso para o EIA/RIMA;

1.2 - novo cronograma considerando novas atividades e etapas seguintes do programa.

G - Programa de Monitoramento de Qualidade da Água, no SEGMENTO C, deverá abranger: (i) os resultados de amostragens a montante e a jusante do local de interceptação dos cursos hídricos pela rodovia, analisando, no mínimo, os seguintes parâmetros conforme a Resolução CONAMA nº 357/2005: pH; turbidez; cor; série de sólidos completa; Fósforo total; Nitrato; Nitrito e Amônia; OD; DBO₅; óleos e graxas e coliformes termotolerantes; (ii) detalhamento das metodologias de análise; laudos laboratoriais; e, os limites de detecção dos métodos utilizados; (iii) amostras de, no mínimo, os seguintes locais: principais corpos d'água interceptados; corpos d'água contíguos aos canteiros-de-obra e acampamentos; e, corpos d'água localizados aproximadamente a cada dois quilômetros do trecho em obras.

Foi apresentado o Programa de Monitoramento de Qualidade da Água somente para o Segmento C da rodovia, devido este estar relacionado à finalização das obras de pavimentação/reconstrução da rodovia, bem como ser este Segmento onde foram constatados os mais graves processos erosivos e assoreamentos de cursos d'água nas margens da rodovia, devido à substituição ou instalação de bueiros.

O TAC previa que malha de amostragem devia consistir de, no mínimo, os seguintes locais: principais corpos d'água interceptados; corpos d'água contíguos aos canteiros-de-obra e acampamentos; e, corpos d'água localizados aproximadamente a cada dois quilômetros do trecho em obras. Devido a isso, no desenvolvimento do Programa foi utilizado mapeamento da rede hidrográfica realizado pelo IBGE (escala 1:250.000), sendo constatado a interceptação de 21 corpos d'água, bem como a presença de diversas nascentes nas proximidades da rodovia.

Assim, foram propostos 36 pontos de coleta, em locais a montante e jusante da interceptação da rodovia, sendo informado que houve consideração a localização de zonas de misturas e o sentido de drenagem das microbacias. Segundo o Programa, como a determinação dos pontos de coleta foi feita utilizando o mapa hidrográfico da região, há possibilidade de deslocamento, adição ou exclusão de pontos durante as coletas de campo. Destaca-se que não houve a apresentação de tabela com as coordenadas geográficas desses pontos de coleta, apesar de ter sido apresentada planta georreferenciada desses pontos, no entanto em escala que impossibilita a definição precisa da localização desses pontos.

A periodicidade de amostragem foi proposta para cada três meses, resultando em quatro coletas anuais. A metodologia de amostragem utiliza a verificação da localização do pontos, verificação das condições de clima, posteriormente será utilizado bomba de imersão a uma profundidade de 60% a partir da superfície do corpo d'água. Foram apresentados ainda as devidas metodologias de amostragem e de análise de todos os indicadores de qualidade de água propostos.

O TAC delimita os seguintes parâmetros mínimos para o levantamento da qualidade da água, sendo que poderiam ser propostos outros parâmetros adicionais, caso houvesse a apresentação de justificativas dessa inclusão:

a - Parâmetros previstos no TAC: pH; turbidez; cor; série de sólidos completa; Fósforo total; Nitrato; Nitrito e Amônia; OD; DBO₅; óleos e graxas e coliformes termotolerantes;



Fls.:	1151
Proc.:	60600
Rubr.:	(1)

b - Parâmetros específicos previstos no Programa:

- Carbono orgânico e inorgânico dissolvido,
- cátions de Amônia, Cálcio, Magnésio, Potássio, Sódio e ânions de Cloretos, Fosfato, Nitrato, Nitrito e Sulfato;
- Sulfetos;
- Fenóis;
- Metais Pesados e elementos traços: Alumínio dissolvido, Arsênio total, Cádmio total, Chumbo total, Cobre dissolvido, Crômio total, Ferro dissolvido, Manganês total, Mercúrio total, Níquel total, Selênio total, Vanádio total e Zinco total
- Hidrocarbonetos alifáticos n-alcenos C12 a C40;
- Hidrocarbonetos Policíclicos Aromáticos: Naftaleno, Acenafteno, Acenaftileno, Antraceno, Benzo(a)antraceno, Benzo(a)pireno, Benzo(b)fluoranteno, Benzo(ghi)Perileno, Benzo(k)fluoranteno, Criseno, Dibenzo(a,h)antraceno, Dibenzotiofeno, Fenantreno, Fluoranteno, Fluoreno, Indeno(1,2,3cd)pireno, Pireno e Perileno.
- Pesticidas: DDT (p,p'-DDT + p,p'-DDE + p,p'-DDD), Cipermetrina, Deltametrina e Glifosato

Segundo o Programa, a inclusão de vários parâmetros além dos requisitados no TAC visam o acompanhamento da possibilidade de contaminação dos corpos d'água contíguos à rodovia por hidrocarbonetos vindos do tráfego normal da rodovia ou acidentes com cargas perigosas, além disso os pesticidas propostos objetivam a verificação do avanço de atividades agropecuárias no entorno da rodovia. Além disso, há vários parâmetros propostos no Programa que não estão relacionados na Resolução CONAMA 357/2005,

Quanto à essa proposta de adição de maior número de parâmetros, esta apresenta-se pertinente como forma de estabelecer o diagnóstico atual da situação da qualidade da água na região, visando o acompanhamento posterior quando do término das obras e conseqüente aumento do tráfego e do progresso das atividades agropecuárias no entorno.

Assim, como trata-se de diagnóstico prévio conclui-se que não há necessidade de monitoramento trimestral dos parâmetros de Metais Pesados, Hidrocarbonetos e Pesticidas propostos, demandando-se apenas uma coleta na primeira campanha do Programa para verificação da situação atual, sendo que as próximas coletas somente serão necessárias quando do término das obras, bem como um acompanhamento a cada ano destes mesmos parâmetros.

Para os parâmetros já previstos no TAC, entende-se que os mesmos devem ser coletados trimestralmente, tendo em vista que estes servirão para verificação básica e direta da qualidade da água, bem como sua interface com o conjunto de obras em andamento no Segmento C.

CONDIÇÃO ATENDIDA, MAS COM DEMANDA DE ADEQUAÇÕES

Encaminhamentos:

- O Programa deverá prever diagnóstico prévio dos corpos d'água da rodovia, para os parâmetros de Metais Pesados, Hidrocarbonetos e Pesticidas propostos, com uma coleta na primeira campanha do Programa para verificação da situação atual, sendo que as próximas coletas (para estes parâmetros específicos) somente serão necessárias quando do término das obras nesse Segmento C, bem como um acompanhamento e coleta a cada ano destes mesmos parâmetros;
- Para os parâmetros previstos no TAC (pH; turbidez; cor; série de sólidos completa; Fósforo total; Nitrato; Nitrito e Amônia; OD; DBO₅; óleos e graxas e coliformes termotolerantes) as coletas devem ser bimestrais, com o envio de Relatórios quadrimestrais;
- Apresentar tabela com as coordenadas geográficas de todos os pontos de coleta.

H - Programa de Educação Ambiental nos SEGMENTOS A, B e C, agregando os seguintes itens:
(i) apresentação dos temas a serem abordados; enfoque em Floresta Amazônica (importância, legislação ambiental e desmatamento); proibição da caça; guarda ilegal de animais silvestres; piracema; importância das unidades de conservação; e, outros temas ambientais considerados relevantes; (ii) definição dos públicos-alvo envolvidos (no mínimo: usuários da rodovia, trabalhadores das obras e comunidades do entorno, entre outros); (iii) detalhamento das atividades previstas para a execução, informando a interface com outras medidas e ações previstas neste TERMO, com temas específicos ou propostas metodológicas a serem



desenvolvidas para cada um dos públicos-alvo identificados; (iv) apresentação do material de apoio a ser utilizado, cronograma de desenvolvimento e responsabilidades.

O Programa de Educação Ambiental demonstra as metodologias a serem utilizadas nos Segmento A, B e C da rodovia, e apresenta como objetivo geral a contribuição para o aumento da consciência ambiental e a mudança de valores, atitudes e comportamentos dos vários públicos-alvo, visando a aplicação do conceito de desenvolvimento sustentável. As metas e resultados esperados constantes do Programa estão de acordo com as diretrizes geralmente aplicadas em programas desse tipo.

Em relação às ações a serem desenvolvidas, estas são apresentadas em Sub-programas:

Sub-programa I - Teatro de Bonecos na Educação Popular

Prevendo a realização de oficinas com as comunidades e escolas na área de abrangência da rodovia BR-319, desenvolvendo bonecos com materiais recicláveis, e posteriormente realizando dinâmicas educacionais com apresentações envolvendo temas ambientais, sociais, econômicos e culturais.

Segundo o Sub-programa, os temas a serem utilizados serão determinados pelas equipes temáticas da Gestão Ambiental da rodovia (Programa de Gestão e Supervisão Ambiental), verificando a realidade local das várias comunidades do entorno da rodovia.

Também está prevista a possibilidade de parcerias com as Prefeituras e Secretarias Municipais, Órgãos Ambientais e associações de classe para a efetivação das ações propostas no Sub-programa. Em resumo, as atividades propostas são:

- 1 - Oficinas de Teatro de Bonecos na Educação Popular para professores, alunos e lideranças comunitárias;
- 2 - Apresentações das encenações para as comunidades e escolas (municipais e estaduais), usando os materiais e as temáticas desenvolvidas nas Oficinas;
- 3 - Divulgação do Sub-programa, com elaboração e distribuição de cartazes, folhetos, cartilhas em escolas, estabelecimentos comerciais e centros comunitários (com interface com a equipe responsável com Programa de Comunicação Social)

O Sub-programa ainda prevê o monitoramento e verificação dos resultados das ações de Educação Ambiental, constatando se houve a incorporação dos conceitos e atitudes ambientais nas escolas e comunidades, bem como a contratação de apenas dois profissionais para a execução do Sub-programa.

O cronograma apresentado prevê 06 oficinas a serem realizadas em 24 meses de atividades.

Sub-programa II - Programa de Integração do Trabalhador na Gestão Ambiental da BR-319:

Possui ações voltadas aos trabalhadores e funcionários dos segmentos em obras da rodovia, buscando adequar suas condutas durante a execução das obras, de acordo com os cuidados ambientais necessários.

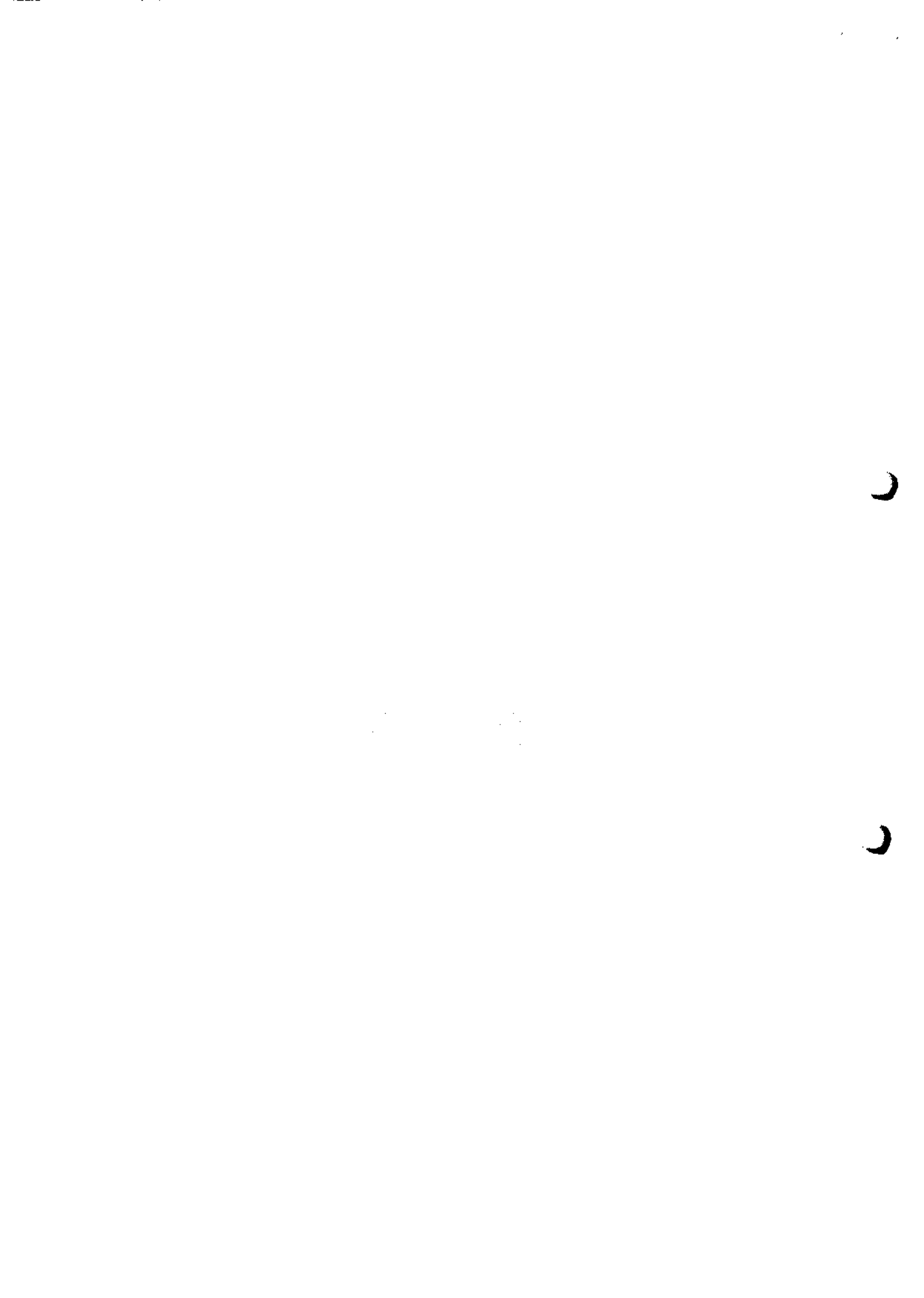
As atividades previstas são:

- 1 - Diálogo Diário Semanal (reuniões de 5 a 10 minutos) sobre Meio Ambiente, Segurança no Trabalho e Saúde;
- 2 - Reuniões com os encarregados das obras para a formação de multiplicadores;
- 3 - distribuição e divulgação de informativos, cartilhas e cartazes sobre temas ambientais, e do Manual de Conduta da Obra (a ser elaborado), sobre normas e procedimentos na execução das obras;
- 4 - Palestras Bimestrais (de 15 minutos de duração) com os trabalhadores sobre: recursos hídricos, resíduos sólidos, desmatamento etc

O Sub-programa estabelece o monitoramento diário dos resultados pelo supervisor das obras, verificando principalmente a aplicação dos procedimentos repassados aos funcionários, através de: visitas da equipe técnica, Diálogos Diário-Semanais e aplicação de questionários. Para este Sub-programa não está prevista a contratação de profissionais adicionais para a sua execução.

O cronograma apresentado prevê 12 palestras a serem realizadas em 24 meses de atividades, sendo uma palestra a cada dois meses.

Sub-programa III - Capacitação de geração de renda e conservação do meio ambiente nas comunidades da área de influência da BR-319



1153
686063

As opções de geração de renda serão levantados durante a realização de Oficinas de Teatro de Bonecos, verificando os potenciais de produção local. Posteriormente, será realizada parceria com outras instituições para capacitação profissional nessas opções.

Atividades previstas:

1 - realização de cursos de capacitação profissional dos participantes do Programa de Educação Ambiental, mostrando potenciais meios de geração de renda nessas comunidades;

2 - organização de grupos, buscando a formação de associações e cooperativas.

O cronograma apresentado coloca 03 oficinas de capacitação profissional em 12 meses de Programa, sendo realizados no 6º, 9º e 11º mês.

Sub-programa IV - Campanhas de Educação Ambiental para usuários da BR-319:

Atividades previstas:

1 - paradas de 3 a 5 minutos com os motoristas para conscientização e sensibilização ambiental, focando na redução do lixo nas margens da rodovia;

2 - distribuição de folders e adesivos nos veículos para divulgação do Programa;

3 - Participação de estudantes, professores e lideranças comunitárias nas campanhas de educação ambiental

Também há a previsão de participação da Polícia Rodoviária Federal do Amazonas e de Rondônia, e Prefeituras e Secretarias Municipais e comunidades, e com a contratação de dois profissionais para desenvolver dinâmicas de interação que chamem a atenção dos usuários.

O cronograma apresenta a realização de campanhas semestrais para estas atividades

Sub-programa V - Sensibilização Ambiental no âmbito da BR-319, por meio de placas informativas:

As atividades são:

1 - Definição dos conteúdos das placas por meio de reuniões com as equipes temáticas de Gestão Ambiental da rodovia;

2 - Definição dos lugares mais apropriados para a instalação das placas informativas por meio de visita aos Segmentos

3 - Instalação de 50 placas informativas voltadas a temas ambientais nos Segmentos A, B e C, num prazo de 04 meses da aprovação do Programa.

Comentários:

O Programa de Educação Ambiental apresentado pelo DNIT abrange adequadamente todos os públicos-alvo envolvidos com a rodovia, como usuários, trabalhadores das obras e comunidades do entorno. A proposta teórica-metodológica inserida no documento também está adequada para este tipo de Programa, e, de forma geral, este apresenta boa qualidade técnica em sua elaboração.

No entanto, ainda restam algumas complementações ou modificações a serem inseridas no Programa, principalmente quanto à definição dos temas a serem aplicados, previsão de algumas novas atividades; definição de profissionais responsáveis e outros detalhes. Tais complementações ou modificações a serem inseridas são apresentadas nos item Encaminhamentos exposto abaixo.

CONDIÇÃO ATENDIDA, MAS DEMANDA DE REAPRESENTAÇÃO DO PROGRAMA

Encaminhamentos:

O Programa deve ser reapresentado pelo DNIT, agregando os itens a seguir:

Sub-Programa I - Teatro de Bonecos na Educação Popular

- devem ser apresentados os temas principais a serem abordados, conforme definido no TAC, ou seja, questões relativas à Floresta Amazônica (importância, legislação ambiental e desmatamento); proibição da caça; guarda ilegal de animais silvestres; piracema; importância das unidades de conservação; bem como outros temas ambientais considerados relevantes;

- Deverá ser inserido neste Sub-Programa, além das Oficinas de Teatro, previsão de palestras temáticas (envolvendo os temas acima) nas comunidades na área de abrangência da rodovia;



7154
606065
①

- apresentar uma previsão de comunidades preferenciais que serão atingidas com a realização do Sub-Programa, informando o nome da comunidade, o local e a quilometragem de referência da rodovia;
- informar quantos profissionais efetivamente estarão envolvidos com a execução do Programa, e em seu monitoramento; avaliando a formação de duas ou mais equipes de trabalho;
- deverá haver previsão no cronograma de envio de relatórios quadrimestrais de execução do Sub-programa, com envio de cópia do material didático (cartilha, folder, folheto etc), e relatório fotográfico.

Sub-programa II - Programa de Integração do Trabalhador na Gestão Ambiental da BR-319:

- Deverá ser reapresentado com o detalhamento dos temas ambientais a serem desenvolvidos junto aos funcionários das obras, baseando-se no Plano Ambiental de Construção da rodovia;
- Deverá ser apresentada proposta do Manual de Conduta da Obra, baseando-se parcialmente no Plano Ambiental de Construção da rodovia, além de outros cuidados ambientais no canteiro e na frente de obras.
- este Sub-programa deverá abranger a realização das atividades em todo o Segmento B e C da rodovia.
- deverá haver previsão no cronograma de envio de relatórios quadrimestrais de execução do Sub-programa, com envio de cópia do material utilizado e relatório fotográfico.

Sub-programa III - Capacitação de geração de renda e conservação do meio ambiente nas comunidades da área de influência da BR-319

- exemplificar que alternativas de geração de renda por meio da produção poderão ser incentivadas nas comunidades na área de influência da rodovia, devendo priorizar atividades ambientalmente sustentáveis;
- exemplificar que instituições voltadas à capacitação profissional poderão ser parceiras nas atividades desse Sub-programa;
- informar quantos profissionais efetivamente estarão envolvidos com a execução do Programa, e em seu monitoramento; avaliando a formação de duas ou mais equipes de trabalho;
- este Sub-programa deverá ter seu cronograma estendido para, no mínimo, 24 meses de duração, com 03 oficinas de capacitação por ano.
- deverá haver previsão no cronograma de envio de relatórios quadrimestrais de execução do Sub-programa, com relatório fotográfico.

Sub-programa IV - Campanhas de Educação Ambiental para usuários da BR-319:

- apresentar uma previsão dos locais preferenciais de realização do Sub-Programa, informando Município, comunidade próxima e a quilometragem de referência da rodovia;
- enviar propostas de folder's e adesivos para veículos para divulgação do Sub-programa;
- informar quantos pessoas serão necessárias para a formação das equipes responsáveis pelo Sub-Programa.
- deverá haver previsão no cronograma de envio de relatórios quadrimestrais de execução do Sub-programa, com relatório fotográfico.

Sub-programa V - Sensibilização Ambiental no âmbito da BR-319, por meio de placas informativas:

- apresentar propostas de conteúdo das placas informativas, informando suas dimensões e cores;
- detalhar quais os critérios a serem utilizados para definição dos locais de instalação das placas.

Todos os Sub-Programas:

Jkyf
①



(1)



- Conforme os itens acima listados, devendo ser apresentado novo cronograma detalhado de execução do Programa de Educação Ambiental.

I - Programa de Comunicação Social nas cidades interceptadas pela rodovia, nos SEGMENTOS A, B e C, e incluindo as cidades de Manaus/AM, Careiro da Várzea/AM, Careiro/AM e comunidades do entorno, com os seguintes temas e critérios: (i) apresentação dos procedimentos a serem realizados para o licenciamento ambiental da rodovia BR-319/AM; (ii) importância e obrigatoriedade do licenciamento ambiental da rodovia, com a adoção das ações de mitigação dos impactos ambientais relacionados; (iii) impactos ambientais relacionados à pavimentação/reconstrução da rodovia, notadamente o aumento do desmatamento e grilagem no entorno da rodovia; e (iv) indicação dos materiais e métodos a serem utilizados.

O Programa de Comunicação Social apresenta como objetivos principais: a criação de um canal de comunicação entre o DNIT e a sociedade da área de abrangência da rodovia, informando estas populações das características e fases de implantação do empreendimento; garantia de acesso da população às informações sobre o empreendimento e seus impactos ambientais e sociais; minimizar os transtornos causados à população do entorno e aos usuários pelas obras na rodovia; bem como integrar as diversas ações dos Programas que tenham comunicação ou interação com o público.

Foram estabelecidas duas etapas de desenvolvimento do Programa de Comunicação Social, sendo a primeira relacionada à Identificação do público-alvo, divulgação e criação dos canais de comunicação, com a definição das informações mais importantes a serem repassadas ao público. Na segunda etapa, de Consolidação dos canais de interação com as comunidades locais, com o desenvolvimento efetivo das atividades do Programa.

Para a implantação do Programa foi proposta a formação de equipe básica composta de: um profissional de Comunicação Social, um Assistente Social, um Designer e um estagiário, além de técnico com conhecimento do projeto de obras na BR-319, técnico da área de Meio Ambiente (devendo ser da equipe de Gestão Ambiental da rodovia), e dos consultores responsáveis pela elaboração do EIA/RIMA do Segmento entre o Km 250 e 655,7.

Os Públicos-alvo identificados para a execução das atividades do Programa foram:

- Opinião Pública Nacional e Regional;
- Órgãos Públicos das Prefeituras da região;
- Associações, Entidades Ambientalistas e organizações da sociedade civil dos Municípios da região;
- População do entorno das obras;
- Usuários da rodovia.

Os temas e informações foram determinadas de acordo com cada público-alvo identificado, podendo ser destacado como principais os seguintes: - Apresentação do projeto e de seu processo de licenciamento ambiental; - Impactos ambientais e Programas de mitigação a serem implantados, cronograma de obras e diretrizes ambientais; - Processo de desapropriação, indenização e reassentamento, - formas de comunicação para o envio de reclamações, dúvidas e sugestões, entre outras.

Entre as metas mais importantes colocadas no Programa estão:

- criação de mecanismo ágil de contato entre o empreendedor e os diferentes públicos-alvo e a imprensa;
- apresentação do empreendimento e da equipe do Programa;
- divulgação do Plano Ambiental de Construção e Programas Ambientais;
- mitigação dos impactos sociais vindos com convívio entre funcionários das obras e populações do entorno;
- informação dos resultados do Programa aos vários Órgãos interessados;
- divulgação de estudos de caráter técnico-científico relacionados ao empreendimento (EIA/RIMA);
- informação do avanço e estágio das obras e dos resultados dos Programas Ambientais;
- realização de parcerias com Órgãos públicos dos Municípios da área de abrangência da rodovia;

1000



File: 1156
Doc: 6860/10
Or: 4

- estabelecimento de contato com as comunidades indígenas.

Como atividades efetivas de execução do Programa foram agregadas de acordo com as metas a serem buscadas durante o desenvolvimento do mesmo. As metas apresentadas representam mecanismos adequados de forma a garantir a integração e informação das populações com temas relacionadas à rodovia, podendo ser considerados tecnicamente suficientes. As medidas de monitoramento também estão adequadas para uma verificação efetiva da implantação do Programa, podendo ser aceitas por este Instituto.

Entre as principais atividades, sem excluir outras ações que se encontram inseridas no escopo do Programa, podemos citar:

- Oficinas de integração para a apresentação do projeto (com comunidades e instituições públicas parceiras);
- Reuniões de integração para entre a equipe de Gestão Ambiental e os técnicos e engenheiros envolvidos com as obras;
- criação de página na Internet para divulgação de temas e resultados do programas;
- desenvolvimento de programas e mensagens (spots) em emissoras de rádio (produção do Informativo BR-319 e radionovelas);
- envio de informações e notas (press-release) para a imprensa;
- realizar conferências de imprensa nos Municípios;
- desenvolvimento de vídeos institucionais e palestras sobre o empreendimento e programas ambientais;
- criação e distribuição de peças publicitárias, folders, folhetos, cartazes e vídeos;
- contatos com as lideranças locais por meio de rádio, telefones fixos e móveis;
- criação de Manuais de Conduta dos trabalhadores das obras;
- estabelecer formas de contato direto com o empreendedor.

As ações previstas neste Programa possuem caráter abrangente e se executadas, da forma como foram propostas, propiciarão uma maior integração e interação de informações sobre a rodovia entre as populações, a equipe técnica responsável e o empreendedor. Sendo previsto um cronograma de execução do Programa de 24 meses, que poderá ser expandido ou renovado de acordo com o andamento das obras nos Segmentos B e C.

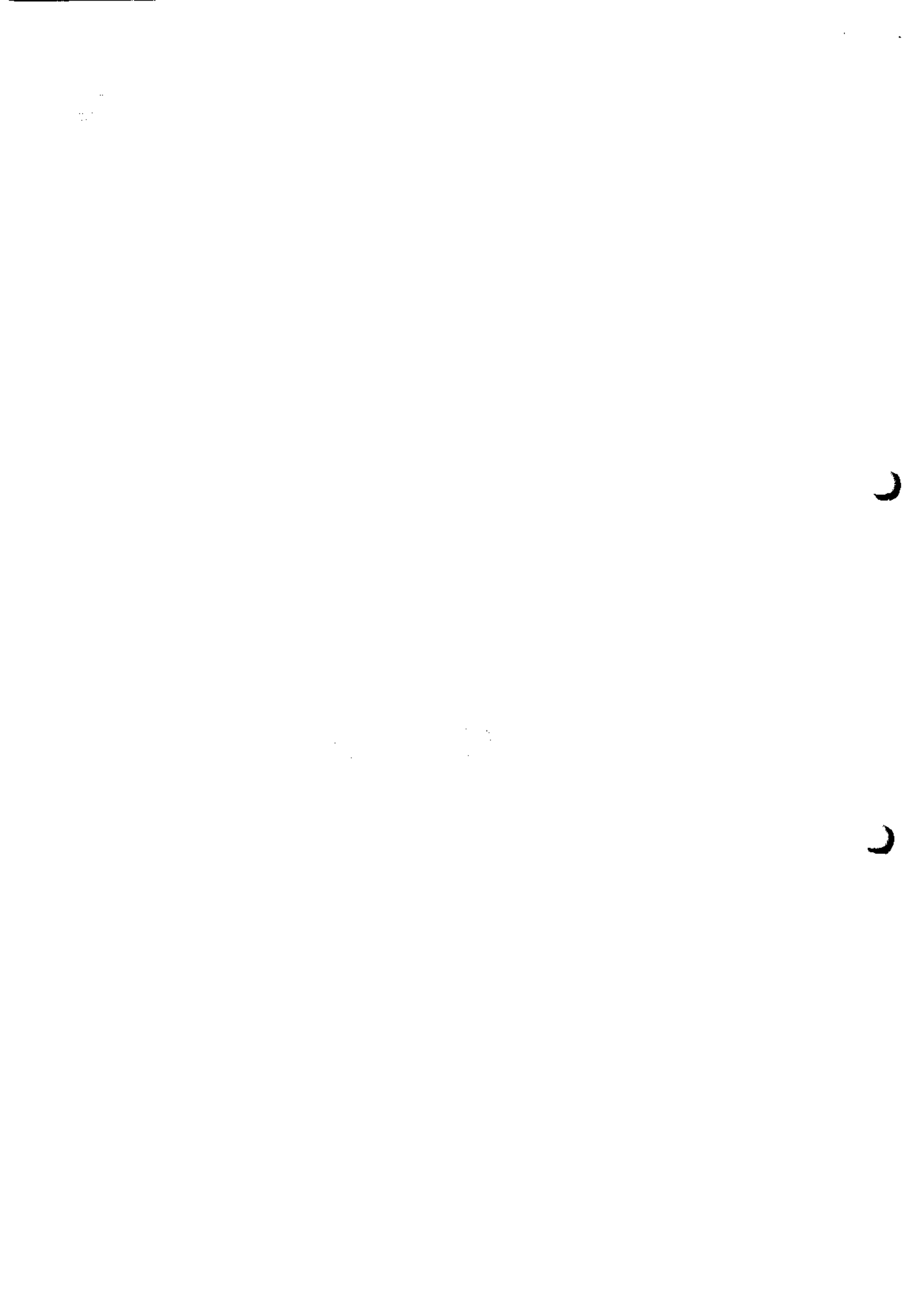
CONDIÇÃO ATENDIDA, MAS COM DEMANDA DE ALGUMAS ADEQUAÇÕES

Encaminhamentos:

- O DNIT deverá apresentar o cronograma detalhado do Programa de Comunicação Social, prevendo todas as atividades propostas no documento;
- O DNIT deverá corrigir a palavra "duplicação" por pavimentação/reconstrução", conforme consta da página 37 do Programa;
- enviar ao IBAMA previamente cópias de todos os materiais utilizados no Programa de Comunicação Social para conhecimento e avaliação (folder's, folhetos, cartilhas etc);
- a página da *Internet* proposta deverá conter Seção específica com cópias de todos os Programas Ambientais da rodovia para divulgação, bem como indicar endereço de e-mail institucional para recebimento de críticas, comentários, denúncias, sugestões e dúvidas da população.
- os Relatórios de execução do Programa deverá ser apresentados semestralmente, com o envio de relatório fotográfico.

J - Programa de monitoramento e controle da faixa de domínio nos SEGMENTOS A, B e C, e também entre o km 250 e km 655,7 (Entroncamento BR-230(A)), visando à prevenção da construção irregular de estradas secundárias, ramais e acessos a partir da rodovia, com ações de ordenamento, monitoramento e prevenção dessas construções.

O Programa de monitoramento e controle da faixa de Domínio, denominado PROFAIXA, foi elaborado de acordo com os seguintes objetivos específicos: 1 - Ordenamento territorial da faixa de domínio, 2 - Prevenção das queimadas nas faixas lindeiras e faixa de domínio, 3 - Reassentamento de ocupações irregulares; 4 - Estabelecimento de padrões para a construção de instalações de serviços públicos e privados; 5 - Tratamento paisagístico de áreas lindeiras e da faixa de domínio; 6 - Monitoramento das estradas secundárias, dos ramais e dos acessos existentes.



1157
6660/10

De acordo com estes objetivos específicos foram propostas várias atividades desenvolvidas:

1 - Ordenamento territorial da faixa de domínio: que pretende levantar dados sobre as características específicas de ocupação da faixa de domínio, estabelecendo padrões posteriores para uso e ocupação do solo nessas áreas. Este Ordenamento está baseado nas atribuições legais do DNIT em avaliar e permitir a realização de obras e construções na faixa de domínio da rodovia. Segundo o Programa os limites da faixa de domínio são Porto Velho a Humaitá – 60 metros da rodovia e Humaitá a Careiro – 100 metros da rodovia .

Pelo que foi analisado no documento apresentado, esta meta deverá prever:

Atividade	Objetivo	Metodologia
Pesquisa de campo	Levantamento de dados sobre ocupações na faixa de domínio	Vistoria de campo, com preenchimento da Matriz de conformidade (ocupação regular ou irregular, ou seja: acessos ou obras existentes na faixa, e pontos notáveis na margem da rodovia), e dos seguintes dados: km, distância da rodovia; coordenadas geográficas, referência de nível, tamanho da área ocupada e endereço (se houver, e fotografias
Análise e tabulação dos dados coletados	Organizar as informações e subsidiar a elaboração do Diagnóstico da rodovia	---
Diagnóstico das atividades e ocupações identificadas	Avaliação do grau de conformidade das atividades e ocupações na faixa de domínio	Verificação dos critérios legais, normativos, técnicos, sócio-econômicos e ambientais
Mapeamento linear do Diagnóstico	Ilustração dos dados para subsidiar o Programa de Reassentamento e Plano de Ação para Apoio à Reconstrução	Levantamento via GPS das ocupações, repassando-se estes dados para base digital cartográfica, e integração com o SAGARF/CENTRAN
Elaboração do Prognóstico	Análise das ações necessárias para as atividades e ocupações identificadas	---
Mapeamento linear dos resultados elaboração do Prognóstico	Propostas de ações na faixa de domínio ou áreas lindeiras, para as atividades e ocupações irregulares	Sobreposição ao mapeamento do Diagnóstico
Elaboração do cronograma de ações	Previsão de prazos e custos, bem como as articulações institucionais necessárias	---

As ações apresentadas podem ser consideradas tecnicamente aceitáveis por este Instituto, mas ainda restam algumas informações básica a serem prestadas, de forma a esclarecer como se dará o andamento e efetivação desse item do Programa:

- Apresentar detalhamento dos critérios de conformidade a serem seguidos para elaboração da Matriz de Conformidade,
- enviar cópia da ficha de Identificação e Caracterização da atividade/ocupação a ser utilizado no levantamento de dados;

MOS
✱



1158
6862/03
Q

- apresentar previsão das diretrizes e ações efetivas de ordenamento territorial da faixa de domínio a serem seguidas na rodovia, de acordo com as possíveis inconformidades a serem levantadas na faixa de domínio;

2 - Controle de Queimadas: conforme o Programa no âmbito do DNIT há documentos técnicos, como o *Manual de Ordenamento do Uso do Solo nas Faixas de Domínio e Lindeiras das Rodovias Federais* e as *Instruções de Proteção Ambiental das Faixas de Domínio e Lindeiras das Rodovias Federais*, que citam procedimentos a serem utilizados pelo DNIT para a prevenção e controle de queimadas nas faixa de domínio e áreas lindeiras. Assim, as atividades foram propostas de acordo com o conteúdo destes documentos, bem como os procedimentos nele constantes.

As motivações para a ocorrência de queimadas nas faixas de domínio são relacionados a duas fontes principais, uma referente ao comportamento indevido dos usuários de rodovias, principalmente com o lançamento de produtos inflamáveis na faixa de domínio (como pontas de cigarros), e outra quanto à possível propagação de incêndios originados por fazendeiros nas propriedades rurais lindeiras à rodovia.

Quanto a esses aspectos, foram propostas apenas as seguintes atividades:

1 - **Construção e Manutenção de aceiros na faixa de domínio:** relacionados a faixas onde a vegetação é suprimida, e mantida nesta condição, e com largura de 05 metros, de forma a não permitir a propagação das queimadas nas duas direções, tanto da faixa de domínio para as propriedades rurais, quanto destas para a faixa de domínio;

2 - **Cortinas de Segurança:** segundo os documentos acima citados, dizem respeito ao plantio de faixas marginais com espécies vegetais menos propensas a incêndios, devido a suas características de inflamabilidade, diminuindo mas não impedindo a propagação dos incêndios;

No entanto, podemos observar que tais técnicas, se aplicadas, convergem para um incremento no desmatamento da faixa de domínio da rodovia BR-319, que em maior parte dos Segmentos B e C, continua com sua faixa de domínio e áreas lindeiras em bom estado de conservação da vegetação original. A implantação de aceiros ou cortinas de segurança, com proposta de 05 metros de largura para as duas técnicas, num trecho de 400 km de rodovia com vegetação florestal ainda preservada, resultará em desmatamento de grande monta, e além disso, com resultados de prevenção de queimadas dificilmente previstos.

Como o próprio Programa coloca, as ações acima citadas apesar de serem realizadas de forma a melhorar a segurança da rodovia, bem como para proteção da faixa de domínio, entretanto geraria danos ambientais diretos até mais intensos que a própria ocorrência de queimadas pontuais e localizadas na faixa de domínio. Sabemos que as atividades propostas são as mais tecnicamente difundidas e utilizadas, todavia cabem reservas quanto à sua utilização no caso específico da rodovia BR-319.

Desta forma, entendemos que neste item deverão ser realizadas somente as seguintes atividades:

- realização de roçada e capina na área marginal do pista da rodovia, mas somente com o objetivo de retirada de capim e arbustos que possam vir a ser combustível inicial de incêndios;
- não utilizar herbicidas e desfoliantes na roçada e capina;
- inclusão do tema de prevenção de incêndios no Programa de Educação Ambiental, com atenção especial ao proprietários rurais das áreas lindeiras, como aos usuários da rodovia.

Quanto à proposta de não utilização de explosivos para desmatamento de forma a evitar focos de incêndio, entendemos que a proposta está fora de contexto da rodovia, tendo em vista que não há previsão desta intervenção durante as obras. Além disso, a proposta de queima controlada de resíduos vegetais oriundos de capina, podas e roçado da faixa de domínio não é condizente com a situação atual da rodovia, visto que há grande demanda de recuperação de áreas degradadas e passivos ambientais, e este volume de material deverá ser utilizado como matéria orgânica e adubo nos processos de recuperação.

3 - Reassentamento de ocupações irregulares: segundo o Programa deverá seguir os seguintes procedimentos para a faixa de domínio da rodovia:

- a - Elaboração de cadastro com informações básicas das famílias afetadas;
- b - Identificação das normas legais e políticas de reassentamento que compatibilizem com as exigências e especificações do Programa de Apoio às Prefeituras Municipais;

Q
MGP
R



- c - Capacidade organizacional da comunidade afetada e do auxílio dos governamentais locais;
- d - Plano de Reassentamento devidamente detalhado segundo especificações normativas do DNIT;
- e - Planejamento e projeto para traslado físico;
- f - Articulações Institucionais para fins de implantação.

Cabe destacar que o item b acima, é colocado no Programa com uma relação com o Programa de Apoio às Prefeituras Municipais, no entanto este não está previsto como obrigação do TAC, devendo portanto ter sido um equívoco de elaboração do Programa.

Outra questão importante que as ocupações irregulares da faixa de domínio da rodovia estarão sendo objeto de levantamento dos Passivos Ambientais da rodovia, no entanto destaca-se que foram visualizadas, nas vistorias até o momento realizadas, ocupações irregulares (residências) de posseiros, principalmente no Segmento C, que demandem ações de reassentamento devido à problemas ambientais, como realização de desmatamentos e queimadas na faixa de domínio da rodovia.

Assim, deverá ser realizado pelo DNIT o cadastramento destes posseiros e áreas ocupadas no Segmento C da rodovia, de forma a controlar a ocupação irregular da faixa de domínio da rodovia, bem como posteriormente prever medidas de reassentamento destas populações, conforme a proposta colocada neste Programa de Controle e Monitoramento da Faixa de Domínio.

4 - Estabelecimento de padrões para a construção de instalações de serviços públicos e privados: este parte do Programa está direcionada para controle e estabelecimento de padrões das construções públicas e privadas, como postos de combustíveis, oficinas, motéis e restaurantes nas áreas lindeiras da rodovia. Sendo previstas, como usualmente já ocorre, a avaliação de cada projeto por parte do DNIT, com concessão de autorização prevendo a localização da estrutura, plantas de área *non edificandi*, sinalização e acessos à rodovia.

5 - Tratamento paisagístico de áreas lindeiras e da faixa de domínio: este item do Programa relaciona-se ao estabelecimento de módulos paisagísticos, que demandam ações de arborização ou recuperação ambiental, de acordo com as características de cada trecho da rodovia.

Para cada módulo paisagístico serão previstos projetos-tipo de intervenções, com a planta baixa do projeto-tipo, indicação dos volumes arbóreos e arbustivos na faixa de domínio e com determinação das espécies vegetais escolhidas, além de quantitativo de mudas por espécie e características esperadas de porte e compasso do plantio.


A apresentação dos projetos-tipo para implantação posterior ainda possuirá os seguintes aspectos:

- a - projeto-tipo e módulos paisagísticos, sua estrutura especial e quantitativa,
- b - planilhas de localização do módulo e suas repetições,
- c - especificações das espécies vegetais e seus quantitativos (preferencialmente espécies nativas),
- d - instruções de plantio e monitoramento,
- e - Pesquisa de mercado para obtenção das mudas.

Cabe destacar que esta proposta de atividades foi retirada do documento "*Instruções de Proteção Ambiental das Faixas de Domínio e Lindeiras das Rodovias Federais*", que citam procedimentos a serem utilizados pelo DNIT para tal processo de tratamento paisagístico, sejam para proceder a recuperação ambiental da faixa de domínio, como melhorar a segurança da via.

Nesse documento interno do DNIT constam inclusive os projetos-tipo mais comumente encontrados em todas as rodovias, no entanto este item não cita quais tipos de projeto-tipo serão implantados na rodovia BR-319, assim o DNIT deverá apresentar quais projetos-tipo serão implantados na BR-319, encaminhando também as medidas previstas acima para avaliação do IBAMA.

6 - Monitoramento das estradas secundárias, dos ramais e dos acessos existentes: este item foi o principal motivador do estabelecimento do Programa de monitoramento e controle da faixa de domínio, devido as fatores de pressão de desmatamento e grilagem de terras públicas a ser causado pela pavimentação/reconstrução da rodovia entre o Km's 177,8 e 655,7, intensificando ações já existentes de ocupação regional nos Segmento A, B e C da rodovia.

Mgf. 

10



Contudo, ressalta-se que esse item do Programa, tido como o mais importante de todo conjunto de ações propostas foi apresentado de forma deficiente no documento. Apenas é citado que o DNIT possui atualmente o levantamento de estradas, ramais e acessos ligados à BR-319, mas tais dados não foram anexados ao Programa. Além disso, apenas é apresentada a intenção de realizar o contínuo monitoramento para evitar o surgimento de novas intervenções como estas na rodovia, com a utilização de monitoramento por imagens de satélite e a validação das informações através de vistorias. Também cita-se que serão necessários parcerias com Órgãos Ambientais, na esfera federal, estadual e municipal, para dividir competências e responsabilidades, bem como a necessidade de regularização fundiária das margens da rodovia e faixas de domínio.

Estas propostas precisam ser mais detalhadas no Programa, e devem possuir caráter executivo, com previsão de procedimentos específicos, com fluxograma do processo de monitoramento e controle, e indicação da equipe responsável pelas ações.

Assim, deverão ser complementadas pelo DNIT as seguintes informações, agregando ao Programa de Monitoramento e Controle da Faixa de Domínio:

- detalhamento pormenorizado dos procedimentos e metodologia de monitoramento das estradas secundárias, ramais e acessos irregulares ligados à rodovia BR-319, com uso de imagens de satélite;
- analisar também no monitoramento por imageamento a evolução do desmatamento em áreas limdeiras à rodovia, mesmo que não havendo acessos irregulares ligando à rodovia;
- detalhar quais imagens de satélite serão utilizadas, e a periodicidade das mesmas e de seu processamento;
- proposta detalhada de medidas de controle dessas das estradas secundárias, ramais e acessos irregulares, prevendo a identificação e notificação pelo DNIT do responsável para a retirada da intervenção irregular;
- apresentação de fluxograma de procedimentos de monitoramento e controle dessas intervenções irregulares, com indicação dos responsáveis por cada medida do Programa;
- informar a periodicidade de vistorias para verificação da instalação dessas intervenções irregulares (mínimo bimestral), e apresentação de fichas de campo, com campos mínimos de: tipo de intervenção, localização (Km e coordenadas), lado da rodovia, extensão, área ocupada na faixa de domínio, realização de desmatamento, motivo de instalação e forma de utilização da intervenção, identificação do responsável etc.
- apresentar as demandas de equipe técnica a ser disponibilizada para implantação do monitoramento e controle de estradas secundárias, ramais e acessos irregulares;
- prever o envio de relatórios quadrimestrais, bem como a notificação das ocorrências de acessos irregulares e desmatamentos em áreas limdeiras para o IBAMA e Órgãos Estaduais de Meio e Ambiente para adoção de medidas fiscalizatórias.
- Enviar cronograma detalhado deste item do Programa, com determinação de prazos e periodicidade de atuação e realização de todas as atividades de monitoramento e controle.

CONDIÇÃO ATENDIDA PARCIALMENTE, COM DEMANDA DE REAPRESENTAÇÃO DO PROGRAMA.

Encaminhamentos:

- o Programa deve ser reapresentado, com agregação dos itens constantes das análises de cada sub-divisão do Programa, conforme abaixo

1 - Ordenamento territorial da faixa de domínio:

- Apresentar detalhamento dos critérios de conformidade a serem seguidos para elaboração da Matriz de Conformidade,
- enviar cópia da ficha de Identificação e Caracterização da atividade/ocupação a ser utilizado no levantamento de dados;
- apresentar previsão das diretrizes e ações efetivas de ordenamento territorial da faixa de domínio a serem seguidas na rodovia, de acordo com as possíveis inconformidades a serem levantadas na faixa de domínio;
- enviar cronograma detalhado deste item do Programa, com determinação de prazos e periodicidade de atuação e realização de todas as atividades de monitoramento e controle.

2 - Controle de Queimadas: deverão ser realizadas somente as seguintes atividades:



1161
6862/5

- realização de roçada e capina na área marginal do pista da rodovia, ~~mas somente com o~~ objetivo de retirada de capim e arbustos bem próximos à pista que possam vir a ser combustível inicial de incêndios;
- não utilizar herbicidas e desfoliantes na roçada e capina;
- os resíduos vegetais oriundos de capina, podas e roçado da faixa de domínio deverão ser usados na recuperação de áreas degradadas e passivos ambientais, como matéria orgânica e adubo nos processos de recuperação vegetal e cobertura do solo.
- inclusão do tema de prevenção de incêndios no Programa de Educação Ambiental, com atenção especial ao proprietários rurais da áreas lindeiras, como aos usuários da rodovia.
- enviar cronograma detalhado deste item do Programa, com determinação de prazos e periodicidade de atuação e realização de todas as atividades de monitoramento e controle.

3 - Reassentamento de ocupações irregulares:

- deverá ser realizado pelo DNIT o cadastramento destes posseiros e áreas ocupadas na faixa de domínio do Segmento C da rodovia, de forma a controlar a ocupação irregular da faixa de domínio da rodovia,
- prever medidas de reassentamento destas populações, conforme a proposta neste Programa.
- enviar cronograma detalhado deste item do Programa, com determinação de prazos e periodicidade de atuação e realização de todas as atividades de monitoramento e controle.

5 - Tratamento paisagístico de áreas lindeiras e da faixa de domínio:

- informar quais tipos de projeto-tipo serão implantados na rodovia BR-319, com a devida descrição e listagem dos locais de instalação.
- Enviar cronograma detalhado deste item do Programa, com determinação de prazos e periodicidade de atuação e realização de todas as atividades de monitoramento e controle.

6 - Monitoramento das estradas secundárias, dos ramais e dos acessos existentes:

As propostas para este Item demandam de melhor detalhamento no Programa, e devem possuir caráter executivo, com previsão de procedimentos específicos, com fluxograma do processo de monitoramento e controle, e indicação da equipe responsável pelas ações.

Assim, deverão ser complementadas pelo DNIT as seguintes informações, agregando ao Programa de Monitoramento e Controle da Faixa de Domínio:

- detalhamento pormenorizado dos procedimentos e metodologia de monitoramento das estradas secundárias, ramais e acessos irregulares ligados à rodovia BR-319, com uso de imagens de satélite;
- analisar também no monitoramento por imageamento a evolução do desmatamento em áreas lindeiras à rodovia, mesmo que não havendo acessos irregulares ligando à rodovia;
- detalhar quais imagens de satélite serão utilizadas, e a periodicidade das mesmas e de seu processamento;
- proposta detalhada de medidas de controle dessas das estradas secundárias, ramais e acessos irregulares, prevendo a identificação e notificação pelo DNIT do responsável para a retirada da intervenção irregular;
- apresentação de fluxograma de procedimentos de monitoramento e controle dessas intervenções irregulares, com indicação dos responsáveis por cada medida do Programa;
- informar a periodicidade de vistorias para verificação da instalação dessas intervenções irregulares (mínimo bimestral), e apresentação de fichas de campo, com campos mínimos de: tipo de intervenção, localização (Km e coordenadas), lado da rodovia, extensão, área ocupada na faixa de domínio, realização de desmatamento, motivo de instalação e forma de utilização da intervenção, identificação do responsável etc.
- apresentar as demandas de equipe técnica a ser disponibilizada para implantação do monitoramento e controle de estradas secundárias, ramais e acessos irregulares;
- prever o envio de relatórios quadrimestrais, bem como a notificação das ocorrências de acessos irregulares e desmatamentos em áreas lindeiras para o IBAMA e Órgãos Estaduais de Meio e Ambiente para adoção de medidas fiscalizatórias.

WGP



- Enviar cronograma detalhado deste item do Programa, com determinação de periodicidade de atuação e realização de todas as atividades de monitoramento e controle.

K - Plano de Gerenciamento de Riscos nos SEGMENTOS A, B e C, incluindo entre outros pontos a identificação, descrição e o mapeamento, em escala compatível e em formato que permita boa visualização, dos pontos ambientalmente sensíveis a acidentes devido ao transporte de produtos nocivos e perigosos;

Para tanto foi realizado um levantamento dos principais produtos transportados hoje na rodovia, sendo verificando-se que, basicamente, transitam pela rodovia caminhões de fertilizantes e combustível. Foi previsto pelo IPR (Instituto de Pesquisas Rodoviárias/DNIT) que, com a pavimentação, há possibilidade de serem transportados também inseticidas, amônia, ácido clorídrico, resina fenólica, ácido sulfúricos, lubrificantes e tintas.

O estudo determina como área de influência direta, a qual poderá sofrer impactos diretos decorrentes de incidentes/acidentes com transporte de produtos perigosos, a faixa de domínio da rodovia (que varia de 20m a 100m de cada lado), área *non aedificandi* (15m depois da faixa de domínio) e indo além desta, no total, formando uma faixa de 2km a partir do eixo da rodovia. A AID inclui também áreas relevantes e sensíveis cortadas pela rodovia. O estudo descreve como áreas sensíveis as comunidades situadas próximas a rodovia ou em situação de elevação negativas em relação ao nível das pistas; margens de florestas de preservação e; corpos d'água à jusante da rodovia. Foi mencionado que também são áreas sensíveis "outros ecossistemas que por sua qualidade ambiental devam merecer proteção mais efetiva contra possíveis impactos ambientais provocados pro derramamentos de produtos perigosos", entretanto, não são descritas quais características serão consideradas para classificar os ecossistemas como áreas sensíveis. Os pontos ambientalmente sensíveis não estão localizados em mapa ou em diagrama unifilar da rodovia.

O documento apresenta dois levantamentos de perigos: análise preliminar de perigos (APP) envolvendo todas as fases da obra, que não considerou as especificidades de cada segmento, e o item "situações de risco na fase de obras e na fase de operação", que seria apenas uma lista de perigos, já considerados na APP. Informou-se, ainda, que as planilhas de APP serão complementadas com dados que foram coletados até 22/09/07.

As medidas de caráter preventivo propostas são descritas superficialmente, sendo apresentadas em dois momentos do programa: primeiramente, estas são citadas como recomendações junto ao item "situações de risco na fase de obras e na fase de operação" e, posteriormente, no item denominado "Medidas de Segurança Rodoviária de Caráter Preventivo". O programa não tem caráter executivo, pois não há informações específicas para a BR-319, como por exemplo, a definição dos locais de implantação de cada uma das medidas, correlação com estruturas já existentes na rodovia, treinamento das equipes e cronograma de implantação.

CONDIÇÃO ATENDIDA PARCIALMENTE, COM DEMANDA DE ADEQUAÇÕES.

Encaminhamentos:

- Apresentar os pontos ambientalmente sensíveis em mapa ou em diagrama unifilar da rodovia;
- Apresentar a definição dos locais de implantação de cada uma das medidas, com a correlação com estruturas já existentes na rodovia, treinamento das equipes e cronograma de implantação.

L - Plano de Ação de Emergência nos SEGMENTOS A, B e C, com proposição de medidas emergenciais a serem executadas em caso de acidentes com produtos e cargas nocivas ou perigosas, nas fases de implantação e operação ao longo da rodovia;

O Plano de Ação de Emergência (PAE) apresentado, assim como o PGR, não apresenta caráter executivo. A operação do Plano depende diretamente das medidas corretivas a serem executadas, como por exemplo, a instalação de postos de atendimento de emergência.

Outras estruturas físicas também devem ter sua localização definida, a exemplo do Centro de Controle de Operações (CCO), que coordenará as ações de atendimento a emergências. O próprio plano informa que "para o dimensionamento da estrutura necessária à organização devem-se analisar as hipóteses acidentais postuladas nos diversos cenários de riscos, incluindo impactos à população, matas, rios, etc". Entendemos que esta necessidade já deveria estar sanada pelo

11



11



11

Programa de Gerenciamento de Riscos, que contou com a apresentação de APP - Análise Preliminar de Perigos -, ou seja, o PAE está incompleto e deverá ser adequado quando forem elaborados os esclarecimentos necessários ao PGR.

Outros pontos do PAE deverão ser especificados, a exemplo, a formação e treinamento das equipes de atendimento a emergência, em especial aquelas não institucionais como a "Equipe de Combate aos Produtos Perigosos". Deverão ser apresentados, ainda, os convênios assinados com as entidades participantes do PAE.

CONDIÇÃO PARCIALMENTE ATENDIDA, COM DEMANDA DE ADEQUAÇÕES.

Encaminhamentos:

- Apresentar localização preferencial dos Centro de Controle de Operações (CCO);
- Especificar os procedimentos de formação e treinamento das equipes de atendimento a emergência, em especial aquelas não institucionais como a "Equipe de Combate aos Produtos Perigosos".
- Apresentar cronograma de tratativas e formalização dos convênios com as entidades participantes do PAE.

PARÁGRAFO SEGUNDO - Todos os programas ambientais e relatórios devem ser firmados por profissionais habilitados e entregues impressos e em formato digital, devendo ser identificados e demonstrados os respectivos registros no Cadastro Técnico Federal, bem como da possível empresa de consultoria contratada.

A verificação dos profissionais e de seus respectivos registros no Cadastro Técnico Federal, bem como empresa de consultoria foi realizado especificamente para cada Programa Ambiental ou exigência constante do TAC.

Quanto à entrega em formato digital destaca-se que somente parte dos Programas foi apresentado, devendo ser atendido pelo DNIT nas complementações e adequações a serem enviados a este IBAMA.

CONDIÇÃO PARCIALMENTE ATENDIDA

CONCLUSÕES

Tendo em vista as análises efetuadas por este IBAMA quanto à qualidade técnica, pertinência e aplicabilidade dos Programas Ambientais e exigências estabelecidas pelo Termo de Acordo e Compromisso firmado entre este Instituto e o DNIT para a rodovia BR-319/AM-RO, foram constatadas as seguintes situações de atendimento ou descumprimento total ou parcial:

Ref. do TAC	Condição do TAC	Situação de atendimento	de Demandas a serem realizadas pelo DNIT
I	Executar integralmente as obrigações estabelecidas neste TERMO, de acordo com as condições e prazos nele constantes, submetendo-se aos ditames da Legislação Ambiental vigente;	EM ATENDIMENTO	----
II	Proceder ao licenciamento ambiental ordinário das obras de pavimentação/reconstrução da rodovia BR-319 junto ao IBAMA, entre o km 250 e km 655,7 (Entroncamento BR-230(A)), seguindo os trâmites estabelecidos na Resolução CONAMA nº 237/97, mediante a apresentação de Estudo de Impacto Ambiental e Relatório de Impacto Ambiental da mesma;	EM ATENDIMENTO	----
III	O DNIT fica obrigado a proceder a paralisação de quaisquer obras de pavimentação/reconstrução da rodovia BR-319, entre o km 250 e km 655,7 (Entroncamento BR-230(A)), bem como quaisquer obras relacionadas à esse trecho da rodovia, como a instalação/substituição de obras-de-arte especiais e correntes, jazidas e áreas de empréstimo, bota-foras (depósitos de material excedente), depósitos de materiais (areia, seixos, cascalhos, argila etc), canteiros-de-obra, realização de qualquer supressão de vegetação, obras de terraplanagem, entre outras intervenções, até a atestação da viabilidade ambiental dessas obras e emissão da devida Licença de Instalação pelo IBAMA;	ATENDIDA	----

MGT
 MGT
 Página 30 de 33



1764
68605

- | | | | |
|---------|--|------------------------|--|
| IV | Apresentar ao IBAMA, em 60 dias, a descrição e listagem de todas as obras previstas e já realizadas, a partir do ano de 2000, na rodovia BR-319, nos SEGMENTOS A, B e C, destacando as obras-de-arte especiais e correntes a serem implantadas, em conjunto com diagrama unifilar do empreendimento. | PARCIALMENTE ATENDIDA. | DEMANDA COMPLEMENTAÇÕES |
| V | Apresentar ao IBAMA, em 60 dias, o projeto de engenharia da rodovia no SEGMENTO C, incluindo o projeto hidrológico e de drenagem, com verificação das estruturas de drenagem, instaladas e previstas quanto à sua eficácia na capacidade de escoamento das águas fluviais; | PARCIALMENTE ATENDIDA | DEMANDA COMPLEMENTAÇÕES |
| VI | Apresentar ao IBAMA, em 120 dias, o mapeamento detalhado do trecho da rodovia nos SEGMENTOS A, B e C, em escala compatível, no formato A2, ou outro de boa visualização, contendo: indicação da rodovia; obras-de-arte especiais; vilas e povoados interceptados; cursos hídricos interceptados; possíveis Unidades de Conservação (com indicação das zonas de amortecimento instituídas, ou caso inexistentes, de buffer's externos de 10 km) e/ou Terras Indígenas; tipologia vegetacional na área de influência da rodovia; indicação das áreas de empréstimo, jazidas, bota-foras (depósitos de material excedente), depósitos temporários de materiais (areia, cascalho, solo laterítico, argila, etc), áreas de apoio e canteiros-de-obra; acampamentos; e, outras interferências consideradas relevantes; | NÃO ATENDIDA. | DEMANDA APRESENTAÇÃO |
| VII | Apresentar ao IBAMA, em 60 dias, o cronograma físico previsto e realizado de andamento das obras nos SEGMENTOS A, B e C da rodovia; | NÃO ATENDIDA. | DEMANDA APRESENTAÇÃO |
| VIII | Apresentar ao IBAMA, no prazo de 180 dias, as cópias das licenças ambientais (licença de instalação e/ou operação) emitidas pelo Órgão Estadual de Meio Ambiente, relacionadas às seguintes intervenções nos SEGMENTOS A, B e C: jazidas e áreas de empréstimo; bota-foras (depósitos de material excedente); depósitos de materiais (areia, seixos, cascalhos, argila etc); canteiros-de-obra, usinas de asfalto e acampamentos; | PARCIALMENTE ATENDIDA. | DEMANDA COMPLEMENTAÇÕES |
| IX | Requerer junto ao IBAMA as devidas ASV's - Autorizações de Supressão de Vegetação para as demandas de qualquer supressão de vegetação na faixa de domínio, nos SEGMENTOS A, B e C, caso necessário, especialmente àquelas localizadas em APP's - Áreas de Preservação Permanente (Código Florestal e Resolução CONAMA nº 303/2002), enviando informações quanto à tipologia vegetal, caracterização, estágio de sucessão e quantificação dessas áreas; | PARCIALMENTE ATENDIDA. | DEMANDA COMPLEMENTAÇÕES |
| X | Apresentar ao IBAMA, em 60 dias, as Certidões emitidas pelas Prefeituras dos Municípios interceptados pela BR-319, no SEGMENTO C, informando que o empreendimento está em conformidade com as normas legais locais de uso e ocupação do solo; | NÃO ATENDIDA. | DEMANDA APRESENTAÇÃO |
| XII | Apresentar, num prazo de 60 dias, as propostas das medidas e ações ambientais a seguir, para os SEGMENTOS A, B e C da rodovia: | VER ABAIXO | VER ABAIXO |
| XII-A | Programa de Gerenciamento Ambiental, para desenvolvimento, monitoramento e supervisão das ações constantes das Medidas Ambientais a serem desenvolvidas nos SEGMENTOS A, B e C, contemplando: as diretrizes de execução; monitoramento e supervisão das medidas ambientais; e, cronograma de realização e responsabilidades. | CONDIÇÃO ATENDIDA | DEMANDA ADEQUAÇÕES |
| XII-B | Plano Ambiental de Construção nos SEGMENTOS A, B e C, que deverá contemplar as diretrizes básicas a serem empregadas durante a execução das obras, estabelecendo mecanismos eficientes que garantam o controle, monitoramento e mitigação dos impactos gerados, incluindo os seguintes itens: | NÃO ATENDIDA | DEMANDA APRESENTAÇÃO INTEGRAL DO PAC E SUB-PROGRAMAS |
| XII-B-1 | - Prevenção, Monitoramento e Controle de processos erosivos, com: - Identificação e descrição dos locais de risco, propensão e de ocorrência atual de processos erosivos; - medidas de monitoramento dos locais de riscos identificados; - medidas preventivas e de controle | PARCIALMENTE ATENDIDA | DEMANDA REAPRESENTAÇÃO DO SUB-PROGRAMA |

①
LMS
A



Fls.:	1165
Proc.:	68600
Rubr.:	

a serem desenvolvidas nestes locais;

XII-B-2	- Controle de Supressão de Vegetação, visando ações de controle e monitoramento das atividades de supressão para as obras na rodovia, mitigando e prevenindo impactos ambientais associados;	NÃO ATENDIDA	DEMANDA APRESENTAÇÃO NO ÂMBITO DO PAC
XII-B-3	- Gerenciamento de Resíduos Sólidos e Efluentes Líquidos, na fase de construção, relacionados principalmente aos canteiros-de-obra e acampamentos;	PARCIALMENTE ATENDIDA	DEMANDA REAPRESENTAÇÃO DO SUB-PROGRAMA
XII-B-4	- Prevenção de Endemias, voltado ao monitoramento e controle do avanço de doenças endêmicas na região de influência da rodovia, especialmente em relação aos vetores de malária, no canteiro-de-obras e acampamentos.	PARCIALMENTE ATENDIDA	DEMANDA REAPRESENTAÇÃO DO SUB-PROGRAMA
XII-C	Caracterização, nos SEGMENTOS A, B e C, das APP's - Áreas de Preservação Permanente interceptadas, e outras demandas de supressão de vegetação, contemplando a tipologia da cobertura vegetal, quantificação da área suprimida e a ser suprimida, e o tipo de estrutura a ser instalada, apresentando o devido mapeamento e o diagrama unifilar da rodovia com indicação dessas áreas, e requerendo a devida ASV - Autorização de Supressão de Vegetação.	PARCIALMENTE ATENDIDA.	DEMANDA COMPLEMENTAÇÕES
XII-D	Apresentar, em 90 dias, o cronograma de levantamento e identificação dos passivos ambientais relacionadas ao empreendimento, com o objetivo de desenvolver medidas de recuperação;	ATENDIDA.	-----
XII-E	Programa de Recuperação de Áreas Degradadas relacionadas ao empreendimento, com o objetivo de desenvolver medidas de recuperação abrangendo: (i) identificação das áreas de apoio instaladas ou propostas nos SEGMENTOS A, B e C, compreendendo: jazidas; áreas de empréstimo; bota-foras (depósitos de material excedente); depósitos temporários de materiais (areia, cascalho, solo laterítico, argila, etc); canteiros-de-obra; acampamentos; com detalhamento das ações de recuperação dessas áreas; (ii) mapeamento dos Passivos Ambientais decorrentes da rodovia, dentro da faixa de domínio (e fora da faixa de domínio, desde que comprovadamente de responsabilidade do DNIT), nos SEGMENTOS A, B e C, com indicação das causas e conseqüências dos mesmos, acompanhados da devida localização georreferenciada dos mesmos, a qual deverá ser apresentada em escala compatível, com croquis/representações e relatório fotográfico; e, (iii) detalhamento das medidas de solução a serem adotadas para todas as áreas identificadas nos itens (i) e (ii) acima, com cronograma de execução e responsabilidades, bem como as ações de monitoramento da eventual evolução desses passivos.	PARCIALMENTE ATENDIDA.	DEMANDA ADEQUAÇÕES
XII-F	Programa de Monitoramento de Fauna deverão: (i) identificar, analisar e descrever os locais da rodovia, nos SEGMENTOS A, B e C, que interceptem corredores ecológicos; (ii) propor a implantação de passagens de fauna; e (iii) previsão de medidas de monitoramento e mitigação de atropelamento de animais silvestres.	PARCIALMENTE ATENDIDA	DEMANDA ADEQUAÇÕES
XII-G	Programa de Monitoramento de Qualidade da Água, no SEGMENTO C, deverá abranger: (i) os resultados de amostragens a montante e a jusante do local de interceptação dos cursos hídricos pela rodovia, analisando, no mínimo, os seguintes parâmetros conforme a Resolução CONAMA nº 357/2005: pH; turbidez; cor; série de sólidos completa; Fósforo total; Nitrato; Nitrito e Amônia; OD; DBOs; óleos e graxas e coliformes termotolerantes; (ii) detalhamento das metodologias de análise; laudos laboratoriais; e, os limites de detecção dos métodos utilizados; (iii) amostras de, no mínimo, os seguintes locais: principais corpos d'água interceptados; corpos d'água contíguos aos canteiros-de-obra e acampamentos; e, corpos d'água localizados aproximadamente a cada dois quilômetros do trecho em obras.	CONDIÇÃO ATENDIDA	DEMANDA ADEQUAÇÕES
XII-H	Programa de Educação Ambiental nos SEGMENTOS A, B e C,	CONDIÇÃO	DEMANDA

Handwritten signature and initials.



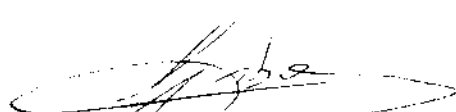
1000





agregando os seguintes itens: (i) apresentação dos temas a serem abordados; enfoque em Floresta Amazônica (importância, legislação ambiental e desmatamento); proibição da caça; guarda ilegal de animais silvestres; piracema; importância das unidades de conservação; e, outros temas ambientais considerados relevantes; (ii) definição dos públicos-alvo envolvidos (no mínimo: usuários da rodovia, trabalhadores das obras e comunidades do entorno, entre outros); (iii) detalhamento das atividades previstas para a execução, informando a interface com outras medidas e ações previstas neste TERMO, com temas específicos ou propostas metodológicas a serem desenvolvidas para cada um dos públicos-alvo identificados; (iv) apresentação do material de apoio a ser utilizado, cronograma de desenvolvimento e responsabilidades.

- | | | | |
|-------|---|-----------------------|--|
| XII-I | Programa de Comunicação Social nas cidades interceptadas pela rodovia, nos SEGMENTOS A, B e C, e incluindo as cidades de Manaus/AM, Careiro da Várzea/AM, Careiro/AM e comunidades do entorno, com os seguintes temas e critérios: (i) apresentação dos procedimentos a serem realizados para o licenciamento ambiental da rodovia BR-319/AM; (ii) importância e obrigatoriedade do licenciamento ambiental da rodovia, com a adoção das ações de mitigação dos impactos ambientais relacionados; (iii) impactos ambientais relacionados à pavimentação/reconstrução da rodovia, notadamente o aumento do desmatamento e grilagem no entorno da rodovia; e (iv) indicação dos materiais e métodos a serem utilizados. | ATENDIDA | DEMANDA ADEQUAÇÕES |
| XII-J | Programa de monitoramento e controle da faixa de domínio nos SEGMENTOS A, B e C, e também entre o km 250 e km 655,7 (Entroncamento BR-230(A)), visando à prevenção da construção irregular de estradas secundárias, ramais e acessos a partir da rodovia, com ações de ordenamento, monitoramento e prevenção dessas construções. | PARCIALMENTE ATENDIDA | DEMANDA REAPRESENTAÇÃO DO PROGRAMA |
| XII-K | Plano de Gerenciamento de Riscos nos SEGMENTOS A, B e C, incluindo entre outros pontos a identificação, descrição e o mapeamento, em escala compatível e em formato que permita boa visualização, dos pontos ambientalmente sensíveis a acidentes devido ao transporte de produtos nocivos e perigosos; | PARCIALMENTE ATENDIDA | DEMANDA ADEQUAÇÕES |
| XII-L | Plano de Ação de Emergência nos SEGMENTOS A, B e C, com proposição de medidas emergenciais a serem executadas em caso de acidentes com produtos e cargas nocivas ou perigosas, nas fases de implantação e operação ao longo da rodovia; | PARCIALMENTE ATENDIDA | DEMANDA ADEQUAÇÕES. |
| § 2º | PARÁGRAFO SEGUNDO - Todos os programas ambientais e relatórios devem ser firmados por profissionais habilitados e entregues impressos e em formato digital, devendo ser identificados e demonstrados os respectivos registros no Cadastro Técnico Federal, bem como da possível empresa de consultoria contratada. | PARCIALMENTE ATENDIDA | DEMANDA COMPLEMENTAÇÕES DE ACORDO COM A ANÁLISE DE CADA PROGRAMA |

Assim, este Parecer deverá ser encaminhado ao DNIT para realização das seguintes ações, de acordo com a Tabela acima e a análise de cada Programa ou condição do TAC constante do corpo deste documento, seja para: A- Apresentação de item não atendido; B- Reapresentação do Programa considerado insuficiente, ou C - Apresentação de adequações ou complementações aos Programas apresentados.


 Geza de Faria Arbocz
 Técnico Especializado


 Mariana Graciosa Pereira
 Analista Ambiental


 Wanderlei Reinecke
 Analista Ambiental





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

Recebido em 22/11/2007
 Hora: _____
 Por: _____

1167
 63605
 (D)

Ofício nº 454 /2007 - CGTMO/DILIC

Brasília, 21 de novembro de 2007.

A Sua Senhoria a Senhora
Ângela Parente
 Coordenadora CGMAB/DPP/DNIT
 DNIT - Departamento Nacional de Infra-estrutura de Transportes
 SAN Quadra 03 Lote A, Sala 1318
 CEP 70040-902
 Tel: (61) 33154185; Fax: (61) 33154083

Assunto: Análise dos Programas Ambientais relativos à rodovia BR-319/AM-RO.

Senhora Coordenadora,

1. Tendo em vista a análise do atendimento das condições contidas no Termo de Acordo e Compromisso entre IBAMA e DNIT para adequação do licenciamento ambiental da rodovia BR-319, no Trecho entre Manaus/AM e Porto Velho/RO, venho encaminhar à Vossa Senhoria o Parecer Técnico nº095/2007/COTRA/CGTMO/DILIC/IBAMA, em anexo, para as devidas adequações e complementações.

2. Destaco que nesse Parecer foi apreciada a qualidade técnica e aplicabilidade dos Programas Ambientais e exigências estabelecidas pelo Termo de Acordo e Compromisso, tendo sido diversas situações de descumprimento total ou parcial, ou ainda a apresentação de dados e Programas insuficientes, como a seguir:

Ref. do TAC	Condição do TAC- Obrigações do DNIT	Situação de atendimento	Demandas a serem realizadas pelo DNIT
IV	Apresentar ao IBAMA, em 60 dias, a descrição e listagem de todas as obras previstas e já realizadas, a partir do ano de 2000, na rodovia BR-319, nos SEGMENTOS A, B e C, destacando as obras-de-arte especiais e correntes a serem implantadas, em conjunto com diagrama unifilar do empreendimento.	PARCIALMENTE ATENDIDA	DEMANDA COMPLEMENTAÇÕES
V	Apresentar ao IBAMA, em 60 dias, o projeto de engenharia da rodovia no SEGMENTO C, incluindo o projeto hidrológico e de drenagem, com verificação das estruturas de drenagem, instaladas e previstas quanto à sua eficácia na capacidade de escoamento das águas fluviais;	PARCIALMENTE ATENDIDA	DEMANDA COMPLEMENTAÇÕES
VI	Apresentar ao IBAMA, em 120 dias, o mapeamento detalhado do trecho da rodovia nos SEGMENTOS A, B e C, em escala compatível, no formato A2, ou outro de boa visualização, contendo: indicação da rodovia; obras-de-arte especiais; vilas e povoados interceptados; cursos hídricos interceptados; possíveis Unidades de Conservação (com indicação das zonas de amortecimento instituídas, ou caso inexistentes, de buffer's externos de 10 km) e/ou Terras Indígenas; tipologia vegetacional na área de influência da rodovia; indicação das áreas de empréstimo, jazidas, bota-foras (depósitos de material excedente), depósitos temporários de materiais (arcia, cascalho, solo laterítico, argila, etc), áreas de apoio e canteiros-de-obra; acampamentos; e, outras interferências consideradas relevantes;	NÃO ATENDIDA	DEMANDA APRESENTAÇÃO
VII	Apresentar ao IBAMA, em 60 dias, o cronograma físico previsto e realizado de andamento das obras nos SEGMENTOS A, B e C;	NÃO ATENDIDA	DEMANDA APRESENTAÇÃO



Fls.:	1168
Proc.:	660/05
Fuibr.:	

VIII	Apresentar ao IBAMA, no prazo de 180 dias, as cópias das licenças ambientais (licença de instalação e/ou operação) emitidas pelo Órgão Estadual de Meio Ambiente, relacionadas às seguintes intervenções nos SEGMENTOS A, B e C: jazidas e áreas de empréstimo; bota-foras (depósitos de material excedente); depósitos de materiais (areia, seixos, cascalhos, argila etc); canteiros-de-obra, usinas de asfalto e acampamentos;	PARCIALMENTE ATENDIDA	DEMANDA COMPLEMENTAÇÕES
IX	Requerer junto ao IBAMA as devidas ASV's - Autorizações de Supressão de Vegetação para as demandas de qualquer supressão de vegetação na faixa de domínio, nos SEGMENTOS A, B e C, caso necessário, especialmente àquelas localizadas em APP's - Áreas de Preservação Permanente (Código Florestal e Resolução CONAMA nº 303/2002), enviando informações quanto à tipologia vegetal, caracterização, estágio de sucessão e quantificação dessas áreas;	PARCIALMENTE ATENDIDA	DEMANDA COMPLEMENTAÇÕES
X	Apresentar ao IBAMA, em 60 dias, as Certidões emitidas pelas Prefeituras dos Municípios interceptados pela BR-319, no SEGMENTO C, informando que o empreendimento está em conformidade com as normas legais locais de uso e ocupação do solo;	NÃO ATENDIDA	DEMANDA APRESENTAÇÃO
XII	Apresentar, num prazo de 60 dias, as propostas das medidas e ações ambientais a seguir, para os SEGMENTOS A, B e C da rodovia:	VER ABAIXO	VER ABAIXO
XII-A	Programa de Gerenciamento Ambiental, para desenvolvimento, monitoramento e supervisão das ações constantes das Medidas Ambientais a serem desenvolvidas nos SEGMENTOS A, B e C, contemplando: as diretrizes de execução; monitoramento e supervisão das medidas ambientais; e, cronograma de realização e responsabilidades.	CONDIÇÃO ATENDIDA	DEMANDA ADEQUAÇÕES
XII-B	Plano Ambiental de Construção nos SEGMENTOS A, B e C, que deverá contemplar as diretrizes básicas a serem empregadas durante a execução das obras, estabelecendo mecanismos eficientes que garantam o controle, monitoramento e mitigação dos impactos gerados, incluindo os seguintes itens:	NÃO ATENDIDA	DEMANDA APRESENTAÇÃO INTEGRAL DO PAC E SUB-PROGRAMAS
XII-B-1	- Prevenção, Monitoramento e Controle de processos erosivos, com: - Identificação e descrição dos locais de risco, propensão e de ocorrência atual de processos erosivos; - medidas de monitoramento dos locais de riscos identificados; - medidas preventivas e de controle a serem desenvolvidas nestes locais;	PARCIALMENTE ATENDIDA	DEMANDA REAPRESENTAÇÃO DO SUB-PROGRAMA
XII-B-2	- Controle de Supressão de Vegetação, visando ações de controle e monitoramento das atividades de supressão para as obras na rodovia, mitigando e prevenindo impactos ambientais associados;	NÃO ATENDIDA	DEMANDA APRESENTAÇÃO NO ÂMBITO DO PAC
XII-B-3	- Gerenciamento de Resíduos Sólidos e Efluentes Líquidos, na fase de construção, relacionados principalmente aos canteiros-de-obra e acampamentos;	PARCIALMENTE ATENDIDA	DEMANDA REAPRESENTAÇÃO DO SUB-PROGRAMA
XII-B-4	- Prevenção de Endemias, voltado ao monitoramento e controle do avanço de doenças endêmicas na região de influência da rodovia, especialmente em relação aos vetores de malária, no canteiro-de-obras e acampamentos.	PARCIALMENTE ATENDIDA	DEMANDA REAPRESENTAÇÃO DO SUB-PROGRAMA
XII-C	Caracterização, nos SEGMENTOS A, B e C, das APP's - Áreas de Preservação Permanente interceptadas, e outras demandas de supressão de vegetação, contemplando a tipologia da cobertura vegetal, quantificação da área suprimida e a ser suprimida, e o tipo de estrutura a ser instalada, apresentando o devido mapeamento e o diagrama unifilar da rodovia com indicação dessas áreas, e requerendo a devida ASV - Autorização de Supressão de Vegetação.	PARCIALMENTE ATENDIDA	DEMANDA COMPLEMENTAÇÕES
XII-D	Apresentar, em 90 dias, o cronograma de levantamento e identificação dos passivos ambientais relacionadas ao empreendimento, com o objetivo de desenvolver medidas de recuperação;	ATENDIDA	-----



Fls.: 1169
6360/05
①

XII-E	<p>Programa de Recuperação de Áreas Degradadas relacionadas ao empreendimento, com o objetivo de desenvolver medidas de recuperação abrangendo:</p> <p>(i) identificação das áreas de apoio instaladas ou propostas nos SEGMENTOS A, B e C, compreendendo: jazidas; áreas de empréstimo; bota-foras (depósitos de material excedente); depósitos temporários de materiais (areia, cascalho, solo laterítico, argila, etc); canteiros-de-obra; acampamentos; com detalhamento das ações de recuperação dessas áreas;</p> <p>(ii) mapeamento dos Passivos Ambientais decorrentes da rodovia, dentro da faixa de domínio (e fora da faixa de domínio, desde que comprovadamente de responsabilidade do DNIT), nos SEGMENTOS A, B e C, com indicação das causas e conseqüências dos mesmos, acompanhados da devida localização georreferenciada dos mesmos, a qual deverá ser apresentada em escala compatível, com croquis/representações e relatório fotográfico; e,</p> <p>(iii) detalhamento das medidas de solução a serem adotadas para todas as áreas identificadas nos itens (i) e (ii) acima, com cronograma de execução e responsabilidades, bem como as ações de monitoramento da eventual evolução desses passivos.</p>	PARCIALMENTE ATENDIDA	DEMANDA ADEQUAÇÕES
XII-F	<p>Programa de Monitoramento de Fauna deverão: (i) identificar, analisar e descrever os locais da rodovia, nos SEGMENTOS A, B e C, que interceptem corredores ecológicos; (ii) propor a implantação de passagens de fauna; e (iii) previsão de medidas de monitoramento e mitigação de atropelamento de animais silvestres.</p>	PARCIALMENTE ATENDIDA	DEMANDA ADEQUAÇÕES
XII-G	<p>Programa de Monitoramento de Qualidade da Água, no SEGMENTO C, deverá abranger: (i) os resultados de amostragens a montante e a jusante do local de interceptação dos cursos hídricos pela rodovia, analisando, no mínimo, os seguintes parâmetros conforme a Resolução CONAMA nº 357/2005: pH; turbidez; cor; série de sólidos completa; Fósforo total; Nitrato; Nitrito e Amônia; OD; DBO₅; óleos e graxas e coliformes termotolerantes; (ii) detalhamento das metodologias de análise; laudos laboratoriais; e, os limites de detecção dos métodos utilizados; (iii) amostras de, no mínimo, os seguintes locais: principais corpos d'água interceptados; corpos d'água contíguos aos canteiros-de-obra e acampamentos; e, corpos d'água localizados aproximadamente a cada dois quilômetros do trecho em obras.</p>	CONDIÇÃO ATENDIDA	DEMANDA ADEQUAÇÕES
XII-H	<p>Programa de Educação Ambiental nos SEGMENTOS A, B e C, agregando os seguintes itens: (i) apresentação dos temas a serem abordados; enfoque em Floresta Amazônica (importância, legislação ambiental e desmatamento); proibição da caça; guarda ilegal de animais silvestres; piracema; importância das unidades de conservação; e, outros temas ambientais considerados relevantes; (ii) definição dos públicos-alvo envolvidos (no mínimo: usuários da rodovia, trabalhadores das obras e comunidades do entorno, entre outros); (iii) detalhamento das atividades previstas para a execução, informando a interface com outras medidas e ações previstas neste TERMO, com temas específicos ou propostas metodológicas a serem desenvolvidas para cada um dos públicos-alvo identificados; (iv) apresentação do material de apoio a ser utilizado, cronograma de desenvolvimento e responsabilidades.</p>	CONDIÇÃO ATENDIDA	DEMANDA REAPRESENTAÇÃO DO PROGRAMA
XII-I	<p>Programa de Comunicação Social nas cidades interceptadas pela rodovia, nos SEGMENTOS A, B e C, e incluindo as cidades de Manaus/AM, Careiro da Várzea/AM, Careiro/AM e comunidades do entorno, com os seguintes temas e critérios: (i) apresentação dos procedimentos a serem realizados para o licenciamento ambiental da rodovia BR-319/AM; (ii) importância e obrigatoriedade do licenciamento ambiental da rodovia, com a adoção das ações de mitigação dos impactos ambientais relacionados; (iii) impactos ambientais relacionados à pavimentação/reconstrução da rodovia, notadamente o aumento do desmatamento e grilagem no entorno da rodovia; e (iv) indicação dos materiais e métodos a serem utilizados.</p>	ATENDIDA	DEMANDA ADEQUAÇÕES
XII-J	<p>Programa de monitoramento e controle da faixa de domínio nos SEGMENTOS A, B e C, e também entre o km 250 e km 655,7 (Entroncamento BR-230(A)), visando à prevenção da construção</p>	PARCIALMENTE ATENDIDA	DEMANDA REAPRESENTAÇÃO DO PROGRAMA



1170
68695

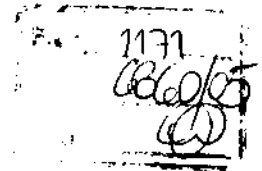
	irregular de estradas secundárias, ramais e acessos a partir da rodovia, com ações de ordenamento, monitoramento e prevenção dessas construções.		
XII-K	Plano de Gerenciamento de Riscos nos SEGMENTOS A, B e C, incluindo entre outros pontos a identificação, descrição e o mapeamento, em escala compatível e em formato que permita boa visualização, dos pontos ambientalmente sensíveis a acidentes devido ao transporte de produtos nocivos e perigosos;	PARCIALMENTE ATENDIDA	DEMANDA ADEQUAÇÕES
XII-L	Plano de Ação de Emergência nos SEGMENTOS A, B e C, com proposição de medidas emergenciais a serem executadas em caso de acidentes com produtos e cargas nocivas ou perigosas, nas fases de implantação e operação ao longo da rodovia;	PARCIALMENTE ATENDIDA	DEMANDA ADEQUAÇÕES.
§ 2º	PARÁGRAFO SEGUNDO - Todos os programas ambientais e relatórios devem ser firmados por profissionais habilitados e entregues impressos e em formato digital, devendo ser identificados e demonstrados os respectivos registros no Cadastro Técnico Federal, bem como da possível empresa de consultoria contratada.	PARCIALMENTE ATENDIDA	DEMANDA COMPLEMENTAÇÕES DE ACORDO COM A ANÁLISE DE CADA PROGRAMA

3. Desta forma, em vista do contido na CLÁUSULA SEGUNDA do Termo de Acordo e Compromisso, que estabelece a necessidade da apreciação técnica da documentação apresentada pelo DNIT e a possibilidade de requerimento de adequações às exigências estabelecidas, venho requerer, dentro de um prazo de 30 dias, a realização das ações contidas na Tabela acima, de acordo com a análise específica de cada Programa ou condição do TAC constante do Parecer Técnico nº 095/2007/COTRA/CGTMO/DILIC/ IBAMA, seja para: - apresentação de item não atendido; - reapresentação do Programa considerado insuficiente, ou - reapresentação dos Programas com as adequações ou complementações requisitadas.

Atenciosamente,

VITOR CARLOS KANIAK
Coordenador-Geral – CGTMO/DILIC
IBAMA





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

Ofício nº 455/2007/CGTMO/DILIC/IBAMA

Brasília, 21 de novembro de 2007

A Sua Senhoria a Senhora
Ângela Parente
Coordenadora CGMAB/DPP/DNIT
DNIT - Departamento Nacional de Infra-estrutura de Transportes
SAN Quadra 03 Lote A, Sala 1318
CEP 70040-902
Tef: (61) 33154185; Fax: (61) 33154083

Assunto: licenciamento ambiental da rodovia BR-319 (Manaus/AM - Porto Velho/RO).

Senhora Coordenadora,

1. Em resposta ao Ofício 887/2007/CGMAB/DPP/DNIT quanto à aplicabilidade da Instrução Normativa IBAMA nº 146/2007 (que estabelecer critérios para procedimentos relativos ao levantamento, monitoramento da fauna silvestre em áreas de influência) no Estudo de Impacto Ambiental da rodovia BR-319/AM-RO, venho informar que, acordo com entendimento da Coordenação de Transportes-COTRA, esta se apresenta obrigatória para esta tipologia de empreendimento rodoviário.
2. Devido a isso, comunico que o plano de trabalho e a metodologia para levantamento da fauna na elaboração do Estudo de Impacto ambiental da rodovia BR-319/AM-RO deverá ser apresentado previamente a este Instituto para análise e aprovação, de acordo com o artigo 4º da respectiva IN:

I - lista de espécies da fauna descritas para a localidade ou região, baseada em dados secundários, inclusive com indicação de espécies constantes em listas oficiais de fauna ameaçada com distribuição potencial na área do empreendimento, independentemente do grupo animal a que pertencem. Na ausência desses dados para a região, deverão ser consideradas as espécies descritas para o ecossistema ou macro região;

II - descrição detalhada da metodologia a ser utilizada no registro de dados primários, que deverá contemplar os grupos de importância para a saúde pública regional, cada uma das Classes de vertebrados, e Classes de invertebrados pertinentes. Em caso de ocorrência, no local do empreendimento, de focos epidemiológicos, fauna potencialmente invasora, inclusive doméstica, ou outras espécies oficialmente reconhecidas como ameaçadas de extinção, o Ibama poderá ampliar as exigências de forma a contemplá-las.

III - a metodologia deverá incluir o esforço amostral para cada grupo em cada fitofisionomia, contemplando a sazonalidade para cada área amostrada;

IV - mapas, imagens de satélite ou foto aérea, inclusive com avaliação batimétrica e altimétrica, contemplando a área afetada pelo empreendimento com indicação das fitofisionomias, localização e tamanho das áreas a serem amostradas;

V - identificação da bacia e microbacias hidrográficas e área afetada pelo empreendimento. Deverão ser apresentados mapas com a localização do empreendimento e vias de acesso pré-existentes;

VI - informação referente ao destino pretendido para o material biológico a ser coletado, com anuência da instituição onde o material será depositado; (anexo formulário de destinação/recebimento, assinado pelas partes);

VII - currículo do coordenador e dos responsáveis técnicos, que deverão demonstrar experiência comprovada no estudo do táxon a ser inventariado.

Recebido em 26/11/2007

Hora: _____

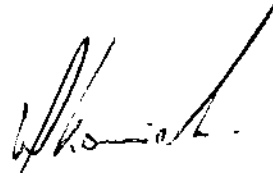
Por: _____



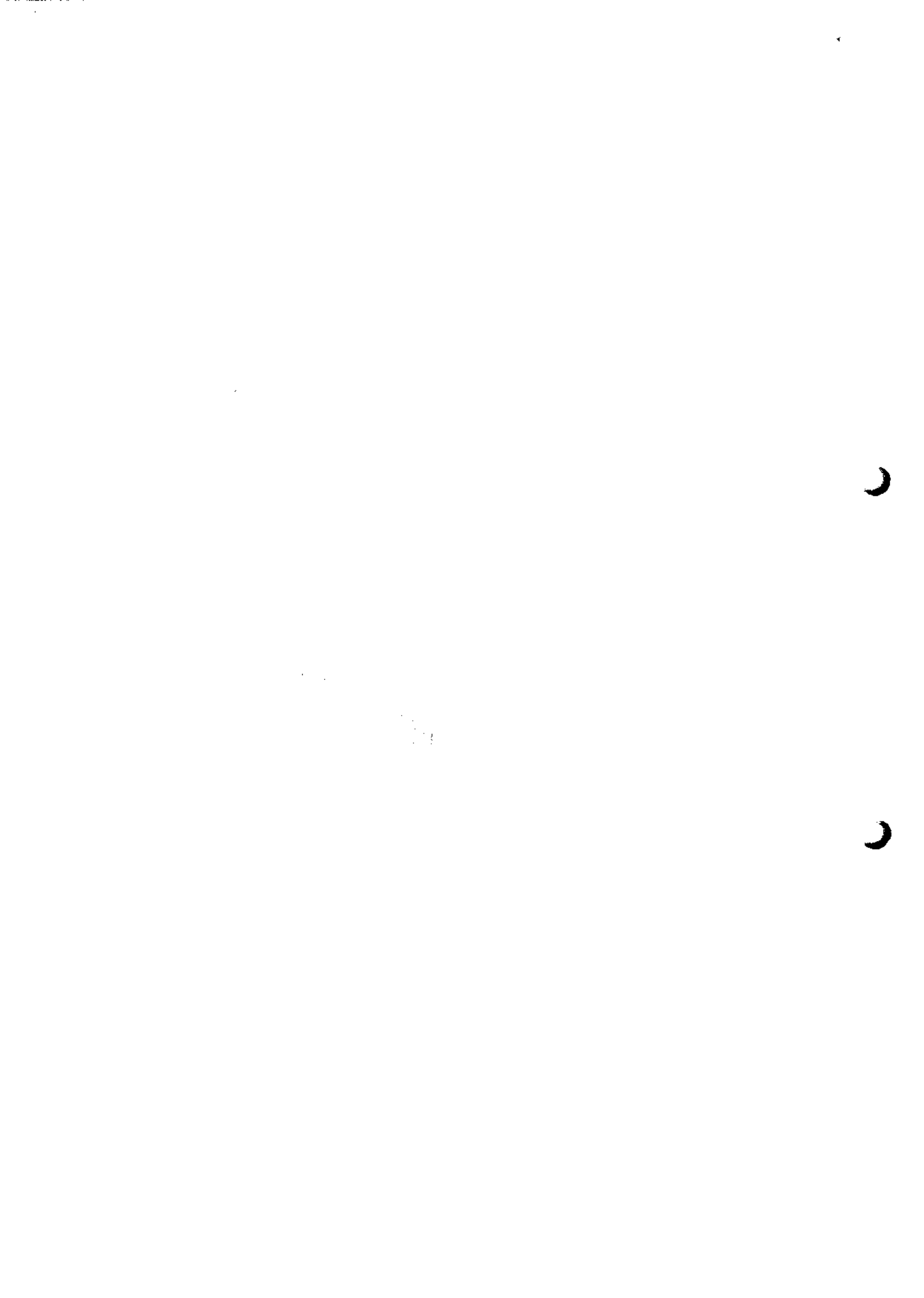
Fis.:	1172
Proc.:	626065
Rubr.:	(S)

3. Informo ainda que mesmo que haja proposta de utilização de métodos indiretos para levantamento da fauna está deverá ser aprovada por este IBAMA, conforme procedimentos constantes da IN. No entanto, cabe destacar que, pelo elevado estado de conservação das Áreas de Influência do empreendimento, apresenta-se insuficiente a proposição do uso de métodos indiretos para todos os grupos faunísticos lá encontrados, sob pena da apresentação de dados parciais e pouco abrangentes.

Atenciosamente,



VITOR CARLOS KANIAK
Coordenador-Geral - CGTMO/DILIC
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 3225-0564 - URL: <http://www.ibama.gov.br>

1773
68605

Ofício nº 456/2007 - CGTMO/DILIC

Brasília, 21 de novembro de 2007

A Sua Senhoria a Senhora

Ângela Parente

Coordenadora CGMAB/DPP/DNIT

DNIT - Departamento Nacional de Infra-estrutura de Transportes

SAN Quadra 03 Lote A, Sala 1318

CEP 70040-902

Tel: (61) 33154185; Fax: (61) 33154083

Assunto: resposta aos Ofícios 1063 e 1188/2007/CGMAB/DPP/DNIT.

Senhora Coordenadora,

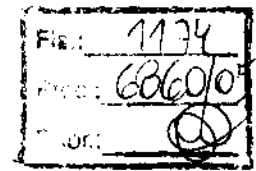
1. Reporto-me aos seus Ofícios 1063 e 1188/2007/CGMAB/DPP/DNIT, que enviam respectivamente cópias da publicação no Diário Oficial da União e em periódico (Jornal "A Crítica") do requerimento de Licença Prévia para a rodovia BR-319/AM-RO.
2. Cabe destacar, no entanto, que as publicações não contêm todas as informações necessárias e previstas na Resolução CONAMA 006/1986, tendo em vista que não foi informada a determinação do IBAMA quanto à realização de Estudo de Impacto Ambiental do empreendimento.
3. Assim, solicito que as publicações quanto à rodovia BR-319/AM-RO sejam refeitas no Diário Oficial da União e no respectivo jornal, seguindo atentamente os modelos 1 e 2 da Resolução CONAMA nº 006/1986, bem como enviando novamente as cópias das mesmas a este IBAMA.

Atenciosamente,

VITOR CARLOS KANIAK
Coordenador-Geral - CGTMO/DILIC
IBAMA

Recebido em: 26/11/2007
Hora: _____
Por: _____





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 45/2007 – COTRA/CGTMO/DILIC

Brasília, 27 de novembro de 2007

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

Assunto: envio de processos administrativos e documento relativo à Rodovia BR-319.

Senhor Superintendente,

1. Tendo em vista diversas irregularidades constatadas em recente vistoria na rodovia BR-319, no trecho entre Manaus/AM e Porto Velho/RO, e executadas pelas empreiteiras responsáveis pelas obras na rodovia, foram emitidas diversos Autos de Infração por esta Diretoria:

Auto de Infração	Nº de processo	Autuado
527107-D	02001.005049/2007-59	Construtora Castilho S.A.
527108-D	02001.005043/2007-81	Construtora Gautama Ltda
527109-D	02001.005045/2007-71	Construtora Gautama Ltda
527110-D	02001.005046/2007-15	Construtora Gautama Ltda
527111-D	02001.005042/2007-37	Construtora Gautama Ltda

2. Assim, ao mesmo tempo em que envio a essa SUPES/IBAMA/AM os processos administrativos acima e o Relatório de Vistoria 050/07/COTRA/CGTMO/DILIC/IBAMA, solicito a gentileza de proceder o cadastramento desses processos junto ao SIFISC, bem como as providências necessárias para a devida continuidade dos mesmos.

3. Além disso, solicito atentar quando da análise jurídica dos respectivos processos para as devidas providências quanto à situação de descumprimento pela Construtora Gautama Ltda dos Termos de Embargo 440205-C, 440206-C e 440208-C emitidos por este Instituto em 2006.

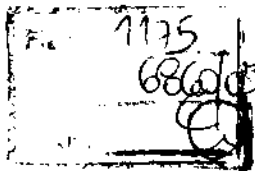
Atenciosamente,

Nelson Takumi Yoneda
Coordenador - COTRA/CGTMO/DILIC/IBAMA
Substituto

2

3

4



SIPAR-Ministério da Saúde
Registro Número: 25000
208652/07-04



MINISTÉRIO DA SAÚDE
SECRETARIA DE VIGILÂNCIA EM SAÚDE
Coordenação de Vigilância Ambiental em Saúde
SCS, Qd. 04 Bloco A, 6º andar, Ed. Principal
70.304-000 Brasília-DF

PROTOCOLO/IBAMA
DILIC/DIQUA
Nº: 15.046
DATA: 28/11/07
RECEBIDO:

Ofício nº 058/CGVAM/SVS/MS

Brasília, 26 de novembro de 2007.

A Sua Senhoria o Senhor
Jorge Luiz Brito Cunha Reis
Coordenador Geral CGTMO/DILIC/IBAMA
SCEN – Trecho 2, Edifício Sede do IBAMA, Bloco C – 1º andar
70.818-900 Brasília/DF

Senhor Coordenador,

Em resposta aos Ofícios Nº. 231/2007 e Nº 233/2007 – CGTMO/DILIC/IBAMA, referente à consulta no âmbito do licenciamento ambiental da rodovia BR-319 (Manaus/AM – Porto Velho/RO), encaminho a esse Instituto Nota Técnica Nº. 128 CGVAM/SVS/MS com as observações pertinentes.

Atenciosamente,

Guilherme Franco Netto
Assessor Especial do Ministro
Responsável pela Saúde Ambiental e Saúde do Trabalhador

A CGTMO
em 28/11/07

RECEBIDO EM 29/11/07
Nº 14.28
ASS: Atenciosamente

A COTRA

Para análise e
providências.

W. Kaniak
29/11/07

Vitor Carlos Kaniak
Coordenador Geral de Transporte,
Mineração e Obras Cíveis
CGTMO/DILIC/BAMA

AO Analista

Wanderlei

Para considerar
no âmbito do
processo de licenciamento

Em 10/12/07

Julio Henrichs de Azevedo
Julio Henrichs de Azevedo
CGTMO/DILIC/BAMA

Fl.:	1176
Fico.:	66600
Rubr.:	



Registro Número:

25000. 135-896/2007-52
10/08/07

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

Ofício nº 233/2007 - CGTMO/DILIC/IBAMA

Brasília, 6 de agosto de 2007.

À sua Senhoria o Sr.

Gerson Oliveira Penna**Secretário de Vigilância em Saúde**

Ministério da Saúde

Esplanada dos Ministérios - Bloco G - Edifício Sede, 1º andar

70.058-900 Brasília - DF


Tel/fax: 61 3315-3706 / 3315-3777

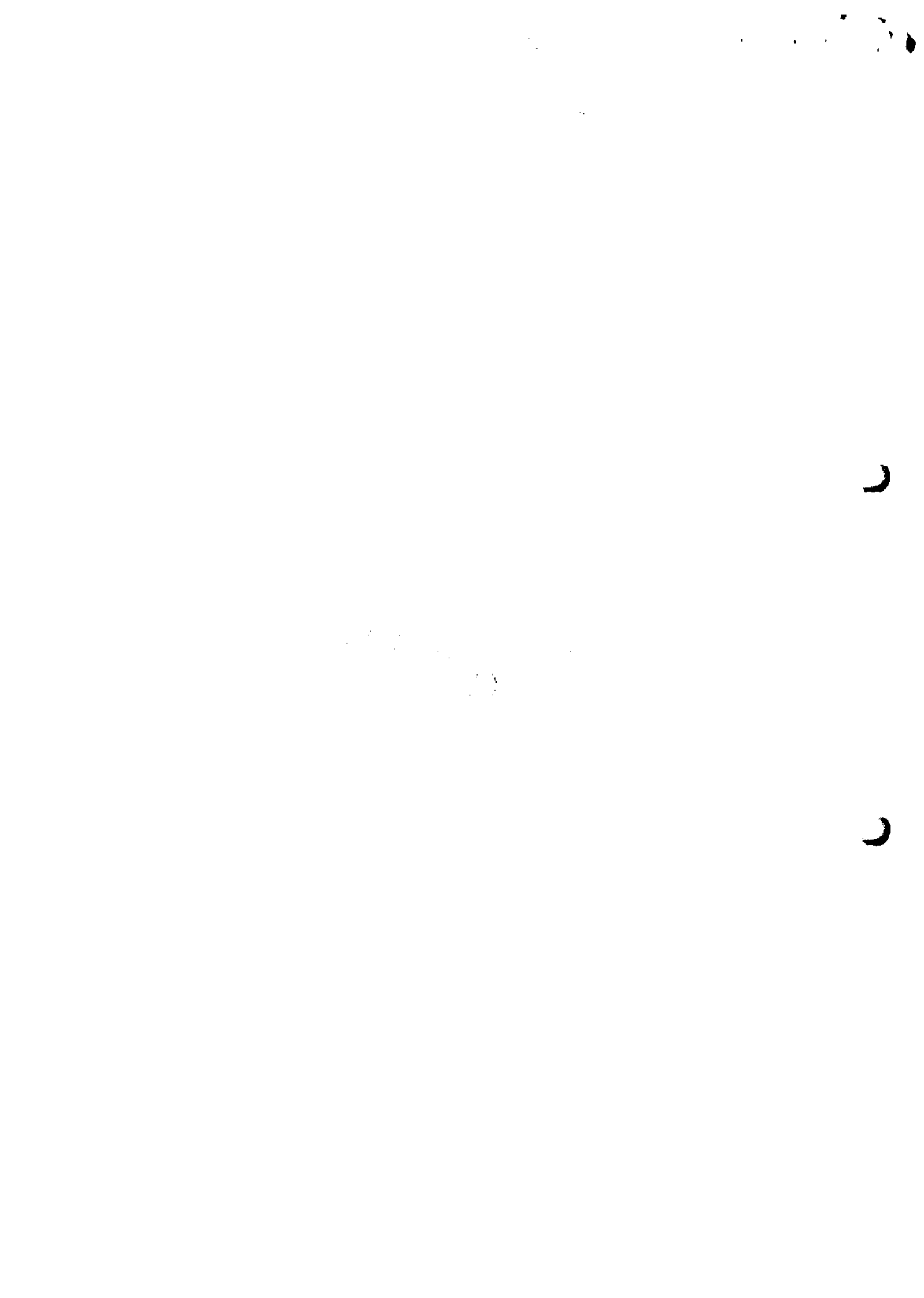
Assunto: consulta no âmbito do licenciamento ambiental da rodovia BR-319 (Manaus/AM - Porto Velho/RO).

Senhor Secretário,

1. A Resolução nº 286/2001, do Conselho Nacional de Meio Ambiente, que dispõe sobre o licenciamento ambiental de empreendimentos nas regiões endêmicas de malária e outras doenças, torna obrigatório ao empreendedor o desenvolvimento de estudos epidemiológicos e condução de programas voltados para o controle de doenças endêmicas e de seus vetores, a serem implementados nas diversas fases do empreendimento.
2. Esta mesma resolução determina ainda que deverá ser consultada a instituição responsável pela vigilância epidemiológica em âmbito federal em relação aos critérios a serem requisitados para a análise da situação de vetores de doenças endêmicas no Estudo de Impacto Ambiental do empreendimento a ser requisitado ao empreendedor.
3. Assim, tendo em vista as atribuições específicas dessa Secretaria de Vigilância em Saúde previstas na Instrução Normativa nº001/2005/SVS/Ministério da Saúde e outras normas, venho encaminhar para conhecimento e sugestões a versão preliminar de Termo de Referência, em anexo, para elaboração do Estudo de Impacto Ambiental das obras de pavimentação / reconstrução da rodovia BR-319, entre os Km's 250 e 655,7, entre os Municípios de Careiro e Humaitá, no Estado do Amazonas.
4. Convém destacar que esta obra rodoviária poderá ser realizada numa área já conhecida de incidência de doenças endêmicas, sendo que esta tipologia de projeto demanda a realização de áreas de apoio às obras e acampamentos, que poderão incrementar o desenvolvimento de habitats e focos de vetores destas doenças, que podem impactar diretamente os trabalhadores envolvidos nas obras. Devido a isto o Termo de Referência preliminar já prevê algumas informações a serem apresentadas pelo empreendedor quanto à questão (situação regional quanto à incidência de doenças endêmicas, identificação de possíveis focos durante as obras, bem como proposição de programa específico de monitoramento e controle).
5. Desta forma, solicito ainda cordialmente que possíveis sugestões ou contribuições devam ser encaminhadas dentro de 30 dias do recebimento deste, de forma a possibilitar a emissão de Termo de Referência definitivo.

Atenciosamente,


JORGE LUIZ BRITO CUNHA REIS
Coordenador-Geral - CGTMO/DILIC/IBAMA



Fls.:	1177
Proc.:	68660
Dir.:	(1)



MINISTÉRIO DA SAÚDE
SECRETARIA DE VIGILÂNCIA EM SAÚDE
COORDENAÇÃO GERAL DE VIGILÂNCIA EM SAÚDE AMBIENTAL
SCS Quadra 04 Conjunto A – Ed. Principal
70.304-000 Brasília-DF
Tel. (61) 3213.8081

NOTA TÉCNICA Nº 128 /CGVAM/COSAT/SVS/MS

Referência: Ofícios Nº. 233/2007 e 231/2007 – CGTMO/DILIC/IBAMA

Assunto: Contribuições da Secretaria de Vigilância em Saúde ao Termo de Referência do empreendimento das Rodovias BR-317 BR-319, para elaboração do Estudo de Impacto Ambiental.

1. Em resposta aos Ofícios Nº. 233/2007 e 231/2007 – CGTMO/DILIC/IBAMA, a Secretara de Vigilância em Saúde, por meio da Coordenação Geral de Vigilância em Saúde Ambiental – CGVAM encaminha as contribuições solicitadas relativas aos Termos de Referência para elaboração dos Estudos de Impactos Ambientais dos empreendimentos acima mencionados.

2. Segundo o Memorial Descritivo anexo ao ofício enviado, os empreendimentos das Rodovias BR-319 e BR-317, estão previstos para serem implantados entre os Municípios de Careiro e Humaitá, no Estado do Amazonas e entre a cidade de Boca do Acre/AM e a divisa entre os Estados do Amazonas e Acre.


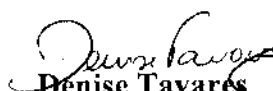



3. Considerando o Termo de Referência proposto, recomendam-se o estabelecimento de medidas de prevenção aos agravos e a eliminação dos riscos potenciais existentes que venham a impactar o meio ambiente e conseqüentemente à saúde das populações expostas. No que tange aos aspectos referentes à Vigilância em Saúde seguem as recomendações para subsidiar o Termo de Referência:


- Caracterizar a situação de saúde dos trabalhadores e populações potencialmente expostas na área de exposição direta e indireta do empreendimento antes da instalação do empreendimento, incluindo: a caracterização da infra-estrutura de saúde existente, planos, programas e projetos relacionados á saúde da população, incluindo saúde do trabalhador; e caracterização do perfil de morbi-mortalidade da população.
- Garantia, por parte do empreendedor, oferta de água em quantidade e qualidade compatível com o padrão de potabilidade expresso na legislação vigente, para as áreas em que for interrompido o abastecimento, bem como nos alojamentos de operários e canteiro da obras.
- Monitoramento sistemático de contaminantes químicos perigosos durante os trabalhos de corte das rochas e do solo para abertura da estrada. Ex.: Arsenico, amianto, metais pesados.

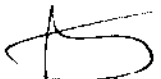


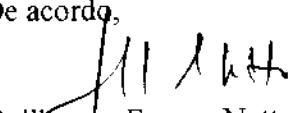
- Apresentar identificação de áreas no traçado do empreendimento com aglomerações urbanas; atividades agrícolas, minerárias e industriais com depósitos de Resíduos Sólidos Urbanos e Resíduos Sólidos Industriais; e apresentar destino adequado para os resíduos gerados, principalmente dos provenientes das usinas de asfalto.
- Mapa com as rotas de transportes de produtos químicos; e mapa anual com os acidentes com produtos perigosos qualificados.
- Assegurar que nas ações de saúde direcionadas aos trabalhadores do empreendimento, estejam observadas as Normas Regulamentadoras do Ministério do Trabalho, especialmente aquelas voltadas ao Programa de Controle Médico da Saúde Ocupacional – PCMSO (NR 7), Programa de Prevenção de Riscos Ambientais – PPRa (NR 9) e Programa de Condições e Meio Ambiente de Trabalho na Indústria da Construção – PCMAT (NR 18).
- Com relação à Malária, considerar Nota Técnica Nº. 25/CGPNCM/DIGES/SVS/MS, em anexo, já encaminhada ao IBAMA, em atendimento à Portaria nº. 047/2006 MS/SVS, que prevê o plano de ação para o controle da malária.

4. Vale destacar que os órgãos locais de saúde, como secretarias estaduais e municipais de saúde situados nos limites físicos do empreendimento, devem estar permanentemente envolvidos no Projeto, incluindo os Centros de Referência em Saúde do Trabalhador (Cerest) nos municípios da área de influência do empreendimento.

 Missifany Silveira Consultora Técnica Art. Institucional/ CGVAM	 Denise Tavares Consultor Técnico VGIFIS /CGVAM	 Marco Barba Consultor Técnico VIGIQUIM/ CGVAM	 Isaias S. Pereira Consultor Técnico VIGIAGUA/ CGVAM	 Eliane Lima Consultora Técnica VIGIDESATRES
---	---	--	---	---

Aprovo,

Fernando Ferreira Carneiro
Coordenador Geral CGVAM


Marco A. Gomes Pérez
Coordenador COSAT

De acordo,

Guilherme Franco Netto
Assessor Especial do MS/SVS
Responsável pela Saúde Ambiental e Saúde do Trabalhador

11/11/11

1

2



MINISTÉRIO DA SAÚDE
SECRETARIA DE VIGILÂNCIA EM SAÚDE
DIRETORIA DE GESTÃO
Esplanada dos Ministérios, Edifício Sede, 1º andar, Ala Norte
70.058-900 Brasília-DF
Tel. 315 37 06/3777

SIPAR - Ministério da Saúde
Registro Número 25000

156956/2007-71

Fls.:	1179
Assinatura:	66605
Assinatura:	

NOTA TÉCNICA Nº 25/CGPNCM/DIGES /SVS/MS

Assunto: Sugestões para elaboração do Termo de referência para elaboração do Estudo de Impacto Ambiental das obras das rodovias BR-317 e BR -319.

1. Em resposta aos Ofícios Circulares nº. 231/2007 e 233/2007- DILIQ /IBAMA, do Instituto Brasileiro de Meio Ambiente e Recursos Naturais Renováveis – IBAMA, apresento as seguintes recomendações para subsidiar o Termo de Referência a ser emitido pelo IBAMA, objetivando as obras de implantação e pavimentação das BRs 317 s 319:
 - a) Constar no mapa a ser gerado pelo empreendedor as coordenadas geográficas das unidades de saúde e laboratórios públicos e privados existentes no município para montagem de mapas temáticos, visando às análises epidemiológicas. Assim como a localização detalhada dos acampamentos e alojamentos dos trabalhadores que não deverão ser próximos a corpos d'água;
 - b) Constar a distância das unidades de saúde a serem utilizadas pelos trabalhadores envolvidos, bem como a forma de transporte e a periodicidade do deslocamento desses trabalhadores às unidades de saúde. Bem como a infra-estrutura existente como: médicos, enfermeiros e microscopistas capacitados para atender as demandas novas principalmente em municípios com baixa endemicidade;
 - c) Detalhar como será feita a articulação com os sistemas de saúde local (Secretaria Municipal de Saúde) ou regional (Secretaria Estadual de Saúde) para o atendimento da demanda extra devido à aglomeração de pessoas e trabalhadores na área de influência do empreendimento;
 - d) Caracterizar a situação da malária quanto a tempo, pessoa e lugar pelo menos nos últimos cinco anos nas áreas de influência do empreendimento. Abordando ainda: Delimitação das localidades com transmissão de malária no município, por meio de trilhas coletadas por GPS e digitação posterior no sistema de informação da vigilância epidemiológica (Sivep-Malária); identificação da distribuição da malária em mapas por meio dos pontos (centróides) das localidades utilizando as coordenadas geográficas; longitude e latitude; delimitação dos criadouros potenciais de anofelinos do município, por meio de coleta das trilhas coletadas por GPS, pesquisa larvária e digitação posterior no sistema de informação Vetores-Malaria e confecção de mapas contendo tais informações; e determinar a densidade do vetor adulto (*Anopheles* Meigen, 1818) com duas capturas de 4 horas e uma de 12 horas nas residências próximas aos principais corpos d'água cortados pelo empreendimento. As capturas devem ser realizadas, preferencialmente, no período inicial das chuvas;
 - e) Detalhar no EIA/RIMA de que forma o fluxo de água dos corpos d'água afetados pelo empreendimento será mantido para que não haja represamento da água, o que favoreceria o desenvolvimento do mosquito vetor;

100



100



f) Detalhar os meios de prevenção da transmissão da doença para os profissionais envolvidos com as atividades da obra, direta ou indiretamente, principalmente: a utilização de proteção por meio de barreira física e/ou química (mosqueteiro impregnado e telas de proteção) e a disponibilidade de diagnóstico para malária e da medicação recomendada pelo Ministério da Saúde, para o tratamento da malária;

Fla. 1180
686105


g) Contemplar à atenção saúde da população da área de abrangência do empreendimento, no item 5.4. referente ao Passivo Ambiental, bem como, as medidas a serem adotadas para mitigação. Sendo possível por meio de capacitação aos técnicos de saúde, educação em saúde para a população e trabalhadores, fomentação de projetos sociais que envolvam as ações de saúde local;

h) Constar no item 9. Conclusões as modificações ambientais, sociais e econômicas, bem com, as possíveis modificações relacionadas a saúde coletiva em decorrência das modificações ambientais devido a implementação do projeto;


i) Prevê no EIA/RIMA o plano de ação para controle da malária, conforme Portaria MS/SVS nº. 47/2006;

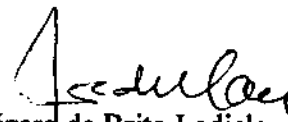
j) Utilizar formulários oficiais do MS para coleta de informação sobre a malária e seu vetor para posterior digitação nos Sistemas de Informação SIVEP-MALÁRIA e VETORES-MALÁRIA.

A Secretaria de Vigilância em Saúde, por meio da Coordenação Geral do Programa Nacional de Controle da Malária, prestará todas as demais informações que se fizerem necessárias.


Rui Moreira Braz
Assessor Técnico

Brasília, 10 Setembro de 2007.


Guilherme Abbad da Silveira
Consultor Técnico


José Lázaro de Brito Ladislau
Coordenador Geral do PNCM

Fla. _____

De acordo.
Em ____/____/____

Fabiano Geraldo Pimenta Júnior
Diretor Técnico de Gestão

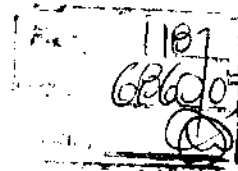
De acordo.
Em ____/____/____

Gerson Penna
Secretário
Secretario de Vigilância em Saúde



100





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

Ofício nº 461/2007 – CGTMO/DILIC/IBAMA

Brasília, 28 de novembro de 2007.

A Sua Senhoria, A Senhora
Ângela Parente
Coordenadora Geral de Meio Ambiente
Departamento Nacional de Infra-Estrutura de Transportes
SAN Q.03 Lote A, sala 1340
70040-902 – Brasília/DF
Fone: (61) 3315.4185

Assunto: **Estudo Ambiental para subsidiar a emissão para o lote 03 das obras da rodovia BR-319 no Estado do Amazonas**

Prezada Coordenadora,

1. Comunico que o estudo ambiental encaminhado para subsidiar a emissão da necessária Autorização de Supressão de Vegetação para as obras do lote 03 da rodovia BR-319 no Estado do Amazonas apresenta erros graves na quantificação das áreas de intervenção em APP.
2. Outro aspecto a ser corrigido refere-se à classificação sucessional dos fragmentos de vegetação nativas encontradas ao longo da faixa de domínio da rodovia no trecho.
3. Dessa forma, um novo relatório deverá ser apresentado contemplando a retificação das informações apresentadas, das áreas a serem impactadas e o respectivo quadro de áreas.
4. Lembramos que eventuais esclarecimentos sobre a execução deste ou de quaisquer outros estudos a serem entregues ao IBAMA podem ser obtidos a qualquer momento com os integrantes da equipe técnica responsável pela condução deste processo de licenciamento através de reuniões previamente agendadas com a Coordenação de Licenciamento de Transportes.

Atenciosamente,

VITOR CARLOS KANIAK
Coordenador Geral de Licenciamento de Transportes, Mineração e Obras Civis
CGTMO/DILIC

2

2

DNIT

MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES
DEPARTAMENTO NACIONAL DE INFRA-ESTRUTURA DE TRANSPORTES
DIRETORIA DE PLANEJAMENTO E PESQUISA
COORDENAÇÃO-GERAL DE MEIO AMBIENTE
SAN, Quadra03, Lote A, sala 13.18, Brasília, CEP 70040-902 Tel.: (61) 3315-4185

Fls.:	1182
Proc.:	62605
Rubr.:	②

Ofício nº. 1365 /2007/CGMAB/DPP

URGENTE

Brasília, 29 de novembro de 2007.

Ao Senhor Vitor Carlos Kaniak
Coordenador / CGTMO /
Diretoria de Licenciamento Ambiental do
Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis –
IBAMA.
Setor de Clubes Esportivos Norte, Trecho 2,
Edifício Sede do IBAMA, Bloco “C” – 1º andar.
CEP 70818-900 Brasília, DF.

Assunto: Obras de reconstrução da Rodovia BR-319/AM.

Anexos: Ofício nº 1276/2007/CGMAB/DPP, de 08/11/2007;
Cópia da Publicação da Retificação no DOU.

Senhor Coordenador,

PROTOCOLO/IBAMA
DILIC/DIQUA
Nº: 15.442
DATA: 07/12/07
RECEBIDO: flo7

Em resposta ao ofício nº 456/2007/CGTMO/DILIC, de 21/11/2007, informamos que as devidas retificações, referentes ao requerimento de Licença Prévia para execução de obras de reconstrução da Rodovia BR-319/AM, trecho Polícia Rodoviária Federal (Manaus) – Divisa AM/RO, subtrecho: Entroncamento AM-316 (Fim das Obras) – Entroncamento BR-230 (A), no segmento km 250 ao km 655,7, já foram providenciadas.

De tal forma, segue, em anexo, cópia do Ofício nº 1276/2007/CGMAB/DPP, de 08/11/2007, com a publicação da retificação no Diário Oficial da União.

Com relação à publicação da retificação em jornal periódico de grande circulação, informamos que a mesma já foi providenciada, de tal modo, assim que recebermos a publicação em jornal do Estado, estaremos repassando-a a V.S.ª.

Concluindo, colocamo-nos à disposição para maiores e quaisquer esclarecimentos que se façam necessários.

Atenciosamente,


Eng. Carlos Augusto de Souza Louchard

Coordenador de Meio Ambiente Terrestre /CGMA

A CGTMO
em 07/12/07
U
CS-724926

RECEBIDO EM 11/12/07

HORA: _____

ASS.: Patricia

A CONTRA

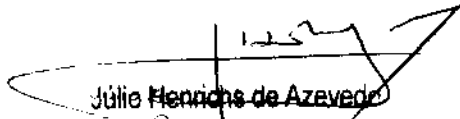
Em 11/12/07

Rox Terra

Rosemary ~~de Azevedo~~
Analista Administrativo
Matr. 0398623
DILIC/IBAMA

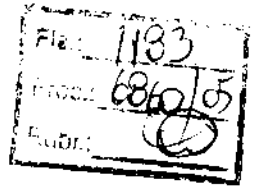
As Anais L
Wandorli

Para providências
Em 12/12/07


Júlia Henriques de Azevedo
Coordenador
CGTMO/DILIC/IBAMA

DNIT

MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES
DEPARTAMENTO NACIONAL DE INFRA-ESTRUTURA DE TRANSPORTES
DIRETORIA DE PLANEJAMENTO E PESQUISA
COORDENAÇÃO-GERAL DE MEIO AMBIENTE
SAN, Quadra03, Lote A, sala 13.18, Brasília, CEP 70040-902 Tel.: (61) 3315-4185



Ofício nº. 1276 /2007/CGMAB/DPP

URGENTE

Brasília, 08 de novembro de 2007.

Ao Senhor Julio Henrichs de Azevedo
Coordenador / CGTMO /
Diretoria de Licenciamento Ambiental do
Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis -
IBAMA.
Setor de Clubes Esportivos Norte, Trecho 2,
Edifício Sede do IBAMA, Bloco "C" - 1º andar.
CEP 70818-900 Brasília, DF.

Assunto: Obras de reconstrução da Rodovia BR-319/AM.

Anexos: Cópia de Publicação no Diário Oficial da União.

PROTOCOLO/IBAMA
DILIC/DIQUA
Nº: 14.341
DATA: 13/11/07
RECEBIDO: F107

Senhor Coordenador,

Em complemento ao ofício nº 1.063/2007/CGMAB/DNIT, encaminhado a este Instituto, em 10/09/2007, segue, em anexo, cópia da publicação, no Diário Oficial da União, da Retificação do requerimento de Licença Prévia para execução de obras de reconstrução da Rodovia BR-319/AM, trecho Polícia Rodoviária Federal (Manaus) - Divisa AM/RO, subtrecho: Entroncamento AM-316 (Fim das Obras) - Entroncamento BR-230 (A), no segmento km 250 ao km 655,7, constando que o **Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis - IBAMA** determinou a realização de Estudo de Impacto Ambiental (EIA/RIMA) para o respectivo empreendimento.

Concluindo, colocamo-nos à disposição para maiores e quaisquer esclarecimentos que se façam necessários.

Atenciosamente,


Eng. Carlos Augusto de Souza Louchard
Coordenador de Meio Ambiente Terrestre /CGMA

CJ-720949

2

2



AVISO DE ALTERAÇÃO

No aviso de requerimento de Licença Prévia, objetivando a execução de obras de reconstrução da Rodovia BR-319/AM, trecho Fúlcia Rodoviária Federal (Manaus) - Divisa AM/RO, subtrecho entroncamento AM-316 (Fim das Obras) - entroncamento BR-230/AM, no segmento km 250 ao km 653,7, publicado no DOU de 14 de agosto de 2007, página 98, Seção 3, será acrescentada a informação de que o Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis - IBAMA determinou a realização de Estudo de Impacto Ambiental (EIA/RIMA).

LUÍZ ANTONIO PAGOT
Diretor-Geral

RESULTADO DE JULGAMENTO
CONCORRÊNCIA Nº 505/2006

O Departamento Nacional de Infra-Estrutura de Transportes - DNIT, Autarquia Federal vinculada ao Ministério dos Transportes, através da Coordenação Geral de Cadastro e Licitações, torna público aos interessados na licitação do Edital em epígrafe o Resultado Final de Julgamento. Critério de Julgamento: "Técnica e Preço" (Art. 45 - 1º Inciso III da Lei 8.666/93) Empresas Vencedoras: Lote 01 - Dynatex Engenharia Ltda, NPP= 98,00, NPP= 93,33, NF= 96,61 e valor global R\$ 1.169.320,14 (Um milhão, cento e sessenta e nove mil, trezentos e vinte reais e quarenta centavos). Lote 02 - Dynatex Engenharia Ltda, NPT= 98,00, NPP= 93,61, NF= 96,68 e valor global R\$ 1.516.600,02 (Um milhão, quinhentos e dezesseis mil, seiscentos reais e dois centavos) Cópia do Relatório Final de Julgamento poderá ser obtida na CGCL, no seguinte endereço: SAN, Quadra 03 Bloco "A" - Mezanino Sul - Brasília/DF, ou através do site www.dnit.gov.br.

SEBASTIÃO DONIZETE DE SOUZA
Coordenador-Geral

(SIDEF - 01/11/2007) 393003-39252-2007NE900067

DIRETORIA EXECUTIVA
COORDENAÇÃO-GERAL DE CADASTRO
E LICITAÇÕES
COORDENAÇÃO DE LICITAÇÃO DE OBRAS
E SERVIÇOS DE ENGENHARIA

AVISOS

Edital nº 0121/2007-00 - Concorrência

O Departamento Nacional de Infra-Estrutura de Transportes - DNIT, Autarquia Federal vinculada ao Ministério dos Transportes através da Coordenação Geral de Cadastro e Licitações, informa que o recurso administrativo hierárquico apresentado pela empresa OIKOS Pesquisa Aplicada Ltda, na licitação do edital acima, foi indeferido. Cópia do Relatório de Julgamento do recurso administrativo hierárquico poderá ser obtida junto a CGCL no seguinte endereço: SAN, Quadra 03 Bloco "A" - Mezanino Sul - Brasília/DF, ou através do site www.dnit.gov.br

Edital nº 077/2007-00 - Concorrência

O Departamento Nacional de Infra-Estrutura de Transportes - DNIT, Autarquia Federal vinculada ao Ministério dos Transportes através da Coordenação Geral de Cadastro e Licitações, informa que o recurso apresentado pelo Consórcio Urbaniza-Lenc, na licitação do edital acima, foi dado provimento parcial: a) desclassificou a pontuação ao arrematante de nº 1662/2006 CREA/DF, do profissional indicado pelo licitante Strata Engenharia Ltda, mantendo, entretanto, sua classificação final em face da reanálise das propostas; b) Mantém a decisão anteriormente proferida no que se refere aos arrematantes apresentados pela RECURRENTE, não promovendo nenhuma alteração nas notas que foram concedidas. Cópia do Relatório de Julgamento do recurso poderá ser obtida junto a CGCL no seguinte endereço: SAN, Quadra 03 Bloco "A" - Mezanino Sul - Brasília/DF, ou através do site www.dnit.gov.br.

Edital nº 077/2007-00 - Concorrência

O Departamento Nacional de Infra-Estrutura de Transportes - DNIT, Autarquia Federal vinculada ao Ministério dos Transportes através da Coordenação Geral de Cadastro e Licitações, informa que o recurso apresentado pela empresa Geosistemas Engenharia e Planejamento Ltda, na licitação do Edital, foi dado provimento parcial, retificando-se a pontuação da Recorrente em relação ao subitem 14 c do Anexo II do Edital - Capacidade da Equipe Técnica, passando de 25,00 para 40,00 pontos, alterando-se consequentemente a Nota da Proposta Técnica, de 70,5 para 85,5, para ao final classificá-la à posição de 3ª colocada no Lote 02. Cópia do Relatório de Julgamento do recurso poderá ser obtida junto a CGCL no seguinte endereço: SAN, Quadra 03 Bloco "A" - Mezanino Sul - Brasília/DF, ou através do site www.dnit.gov.br

Edital nº 077/2007-00 - Concorrência

O Departamento Nacional de Infra-Estrutura de Transportes - DNIT, Autarquia Federal vinculada ao Ministério dos Transportes através da Coordenação Geral de Cadastro e Licitações, informa que o recurso apresentado pela empresa Geosistemas Engenharia e Planejamento Ltda, na licitação do edital acima, foi dado provimento parcial, retificando-se a pontuação da Recorrente em relação ao subitem 14 c do Anexo II do Edital - Capacidade da Equipe Técnica, passando de 25,00 para 40,00 pontos, alterando-se consequentemente a Nota da Proposta Técnica, de 62,60 para 77,60, para ao final

classificá-la à posição de 5ª colocada no Lote 01. Cópia do Relatório de Julgamento do recurso poderá ser obtida junto a CGCL no seguinte endereço: SAN, Quadra 03 Bloco "A" - Mezanino Sul - Brasília/DF, ou através do site www.dnit.gov.br.

Edital nº 077/2007-00 - Concorrência

O Departamento Nacional de Infra-Estrutura de Transportes - DNIT, Autarquia Federal vinculada ao Ministério dos Transportes através da Coordenação Geral de Cadastro e Licitações, informa que o recurso apresentado pela empresa JBR Engenharia Ltda, na licitação do edital acima, foi dado provimento parcial, retificando-se a nota da Recorrente em relação ao subitem 14 b - Capacidade Técnica da Propositora, de 25 (vinte e cinco) pontos para 35 (trinta e cinco) pontos, restando ao final alterada a Nota da Proposta Técnica da Recorrente, de 70,9 pontos para 80,9 pontos, classificando-a para 3º lugar referente ao Lote 01 e mantendo-a desclassificada para o Lote 02. Cópia do Relatório de Julgamento do recurso poderá ser obtida junto a CGCL no seguinte endereço: SAN, Quadra 03 Bloco "A" - Mezanino Sul - Brasília/DF, ou através do site www.dnit.gov.br

Brasília, 01 de novembro de 2007.
SEBASTIÃO DONIZETE DE SOUZA
Coordenador-Geral

AVISO DE ADIAMENTO

Edital nº 0345/2007-00 - CONCORRÊNCIA

O Departamento Nacional de Infra-Estrutura de Transportes - DNIT, Autarquia Federal vinculada ao Ministério dos Transportes, através da Coordenação-Geral de Cadastro e Licitações, informa que fica adiada para o dia 06/12/2007, às 10:00 horas no Auditório do 1º andar, a habilitação do edital acima.

Brasília, 01 de novembro de 2007.
SEBASTIÃO DONIZETE DE SOUZA
Coordenador-Geral

SUPERINTENDÊNCIA REGIONAL
DA BAHIARESULTADO DE HABILITAÇÃO
LOMADA DE PREÇOS Nº 425/2007

O Departamento Nacional de Infra-Estrutura dos Transportes-DNIT, autarquia vinculada ao Ministério dos Transportes, através da Superintendência Regional na Bahia, torna público o resultado das anáises da proposta técnica após a habilitação da empresa JDS Engenharia e Consultoria Ltda, RR.00 pontos. Fica estabelecido que a abertura do envelope contendo a Proposta de Preço será realizada no dia 07/11/2007, às 9:00 horas na Seção de Licitação da Superintendência. Processo nº 50605.000161/2004-02

FRANCISCO DE CARVALHO PIPIÃO
p/ Comissão Permanente de Licitação

(SIDEF - 01/11/2007)

RESULTADO DE JULGAMENTO
PREGÃO Nº 467/2007

O Departamento Nacional de Estradas de Rodagem, Autarquia vinculada ao Ministério dos Transportes, através da Superintendência Regional no Estado da Bahia, torna público aos interessados o resultado da Licitação do edital em epígrafe. Critério de Julgamento: Melhor Preço e Melhor Desconto. Valor total da Proposta: R\$ 36.691,36 (trinta e seis mil, seiscentos e noventa e um reais e trinta e seis centavos). Empresa vencedora TEMPER CONTROL PEÇAS EQUIPAMENTOS E SERVIÇOS DE REFRIGERAÇÃO. Proc. Adm. 50605.000754/2007-11

SAULO FIUNTO PONTES DE SOUZA
Superintendente Regional

(SIDEF - 01/11/2007)

SUPERINTENDÊNCIA REGIONAL
DE MINAS GERAISAVISO DE LICITAÇÃO
PREGÃO Nº 488/2007

Objeto: Pregão Eletrônico - Aquisição de material elétrico e eletrônico, material de áudio, vídeo e foto e material de processamento de dados em geral, visando atender às necessidades da Superintendência Regional no estado de Minas Gerais-DNIT. Total de Itens Licitados: 08021. Edital: 05/11/2007 de 09h00 às 12h00 e de 13h às 17h30 - ENDEPREÇO. Av. Prudente de Moraes, 1641 - Coração de Jesus - BELO HORIZONTE - MG. Entrega das Propostas: a partir de 05/11/2007 às 09h00 no site www.comprasnet.gov.br. Abertura das Propostas: 19/11/2007 às 14h00 no site www.comprasnet.gov.br

ROGERIO DA SILVA MOREIRA
Pregoeiro

(SIDEF - 01/11/2007) 393031-39252-2007NE900012

SUPERINTENDÊNCIA REGIONAL
DE SÃO PAULO

RETIFICAÇÃO

No Extrato de Termo Aditivo Nº 16/2003 publicado no D.O. de 18/08/2003, Seção 3, Pág. 96. Onde se lê: Extrato de Termo Aditivo nº 16/2003. Leia-se: Extrato de Termo Aditivo nº 3/2003, sendo sua retificação autorizada pelo Superintendente Regional no Estado de São Paulo-DNIT.

(SIDEF - 01/11/2007) 393025-39252-2007NE900001

SUPERINTENDÊNCIA REGIONAL
DE SERGIPE

AVISO DE ADIAMENTO

EDITAL Nº 242/2007-21 - CONCORRÊNCIA

Comunicamos o adiamento da licitação supracitada, publicada no DOU de 04/10/2007, para 20/12/2007, às 09:00 horas, no seguinte endereço: Av. Maranhão, 1891 - Santos Dumont - Aracaju-SE. Objeto: Seleção de empresa especializada para execução dos serviços de superação das obras de restauração com melhoramentos na BR-101/SE, Trecho Div. AL/SE - Div. SE/BA, Subtrecho: Entr. SE-318 (Estância) - Div. SE/BA, Segmento: KM-153,9 - KM-206,1, com 52,2 Km de extensão. Código FNV - 10BSE1310 ao 101BSE1390

JOSE OLAVO FERREIRA SOARES
Superintendente Regional

SUPERINTENDÊNCIA REGIONAL
DE TOCANTINSRESULTADO DE JULGAMENTO
CONCORRÊNCIA Nº 278/2006

A comissão de licitação, designada através da portaria nº 001 de 05/01/2007, Eng.º Superintendente Regional do DNIT no Estado do Tocantins, incumbida dos trabalhos relativos ao Edital nº 278/2006-23, após análise das Propostas de preços, concluiu que saiu vencedora do certame a empresa Etec Construtora Ltda, com valor global de R\$ 3.221.791,36 (três milhões, duzentos e vinte e um mil, setecentos e noventa e um reais e trinta e seis centavos). Relatório da análise das propostas de preços disponível no endereço eletrônico www.dnit.gov.br.

AMABRE SOUSA LIMA
Presidente da Comissão

(SIDEF - 01/11/2007)

SUPERINTENDÊNCIA REGIONAL
DO CEARÁRESULTADOS DE HABILITAÇÃO
CONCORRÊNCIA Nº 234/2007

Comunicamos o resultado de habilitação do Edital em epígrafe. Firms habilitadas: Delta Construções SA; Terrabras Terraplenagens do Brasil SA; Notemper Empreendimentos Ltda; Rodocun Construções Rodoviárias Ltda; Construtora G&F Ltda; Construtora Sarmaria Ltda e Esse Engenharia, Sinalização e Serviços Ltda. Não firma habilitada: Fica marcada a data de abertura das propostas de preços para o dia 14/11/07 às 14:30 horas na sala de reuniões da Superintendência Regional do DNIT no Estado do Ceará, localizada à BR-116, Km 06, Cajazeiras, Fortaleza/CE.

(SIDEF - 01/11/2007) 393024-39252-2007NE900014

CONCORRÊNCIA Nº 235/2007

Comunicamos o resultado de habilitação do Edital em epígrafe. Firms habilitadas: Delta Construções SA; Construtora G&F Ltda; Rodocun Construções Rodoviárias Ltda e Notemper Empreendimentos Ltda. Não houve firma inabilitada. Fica marcada a data de abertura das propostas de preços para o dia 14/11/07 às 09:30 horas na sala de reuniões da Superintendência Regional do DNIT no Estado do Ceará, localizada à BR-116, Km 06, Cajazeiras, Fortaleza/CE.

SEBASTIÃO CORREIANO DE ANDRADE
Presidente da Comissão de Licitação

(SIDEF - 01/11/2007) 393024-39252-2007NE900014

RESULTADO DE JULGAMENTO
PREGÃO Nº 378/2007

Comunicamos o resultado final do Edital em epígrafe. Firms vencedoras: Ar Pantocorn Com. Ltda, itens 5 e 6 R\$9.120,00; NYPO Com. de Audio-Vídeo, Explotem 14 R\$1.990,00; Campaer L. 1 Lota item 4 R\$2.777,80; Prudentesun Com. P. Inform. Ltda, itens 11 R\$758,00; Phosvision Com. Eletr. Ltda, item 15 R\$857,00; Veta Com. Equip. Ltda, itens 2 e 12 R\$1.988,78; JS Com. Equip. Eletr. Ltda, item 7 R\$11.729,97; SET. Soc. Tec. Inf. item 9 R\$ 692,00; SP1 Serv. Prod. Inf. item 1 R\$R\$3,00; Absobid Eletro Nord, itens 3, 8, 10 e 16 R\$ 8.810,00 e Ines Beatiz W. Pawlowski item 13 R\$ 6.700,00.

MARIA CARMELUCIA ALVES DINIZ
MORAES
Pregoeira

(SIDEF - 01/11/2007) 393024-39252-2007NE900014

1784
686005

2

3



Fls.:	1185
Proc.:	686/07
Rubr.:	

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

Ofício nº 472/2007 - CGTMO/DILIC

Brasília, 03 de dezembro de 2007

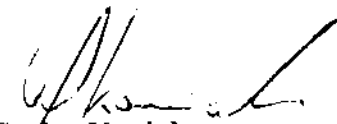
A sua Senhoria a Senhora
Ângela Parente
Coordenadora-Geral de Meio Ambiente
DNIT - Departamento Nacional de Infra-estrutura de Transportes
SAN Q. 03 Lote A. Sala nº 1340
70040-902 Brasília - DF
Fone: (61) 3315-4185


Assunto: **licenciamento ambiental da rodovia BR-319/AM-RO - resposta ao Ofício 1228/2007/CGMAB/DPP/DNIT**

Senhora Coordenadora-Geral,

1. Reporto-me ao licenciamento ambiental da ponte sobre o rio Madeira, na rodovia BR-319/AM-RO, bem como ao seu Ofício 1228/2007/CGMAB/DPP/DNIT, que solicita a continuidade do processo de licenciamento junto à SEDAM/RO - Secretaria de Estado de Desenvolvimento Ambiental de Rondônia.
2. Venho esclarecer que a construção da ponte sobre o rio Madeira possui processo de licenciamento neste IBAMA, sob nº 02001.008053/2002-64, aberto no ano de 2002, que estava aguardando o estudo ambiental desse DNIT (com Termo de Referência já encaminhado), no entanto, mesmo com processo iniciado neste Instituto, esse Departamento iniciou os procedimentos de licenciamento no Órgão Estadual de Meio Ambiente de Rondônia. Além disso, destaca-se que a ponte sobre o rio Madeira tem sua proposta de localização no eixo da rodovia BR-319, que também é objeto de licenciamento neste IBAMA.
3. Assim, devido a tais fatos e visando a correção dos procedimentos efetuados por esse DNIT, houve a incorporação da obrigatoriedade da continuidade neste Instituto do licenciamento ambiental da ponte sobre o rio Madeira, conforme o PARÁGRAFO SEXTO da CLÁUSULA PRIMEIRA do Termo de Acordo e Compromisso para a adequação do licenciamento da rodovia BR-319/AM-RO.
4. Ressalto que os critérios e obrigações contidas no Termo de Acordo e Compromisso entre DNIT e IBAMA, foram esmeradamente discutidas em diversas reuniões de elaboração do mesmo, sendo que não foi apresentada qualquer oposição ou desacordo em relação a tal item, assim não cabe discussão quanto à questão, já que visa a correta condução dos procedimentos de licenciamento.
5. Desta forma, este Instituto aguarda a apresentação das cópias do processo administrativo iniciado na SEDAM/RO e do respectivo Estudo Ambiental para subsidiar a definição dos procedimentos e continuidade de licenciamento da ponte sobre o rio Madeira.

Atenciosamente,


Vitor Carlos Kaniak
Coordenador-Geral
CGTMO/DILIC/IBAMA

Recebido em: 07.12.2007
Hora: _____
Por: _____


3

3



1196
6860/02
①

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

TERMO DE ENCERRAMENTO DE VOLUME

Ao (s) 25 dia (s) do mês de 02 do ano de
dois mil e 08 lavro o presente Termo de Encerramento do Volume VI do
Processo nº 02001.006860/2005-95 referente a
RODOVIA BR 319/ AM-RO

constituído das fls. 990 a 1186 e demais anexos e complementos das autoridades.

Wendell Pinheiro
Carimbo / Assinatura do Responsável pelo Encerramento

ANEXO
CONTRATO Nº 001/05
MMA (02/08)

2

2