



Diretoria de Planejamento e Pesquisa  
Coordenação Geral de Meio Ambiente  
Ofício nº 171 /2015/CGMAB/DPP

Brasília, 29 de janeiro de 2015.

A Sua Senhoria o Senhor,  
Roberto Pontes Stanchi  
Coordenador Técnico de Licenciamento Cultural  
Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional – IPHAN  
Brasília/DF

Assunto: **BR-101/ES: Manifestação conclusiva quanto à emissão de Licença Prévia.**

Anexos: (a) Ofício nº 679/2014/CGMAB/DPP.  
(b) OF/GAB/SE-ES/IPHAN/nº.143/2012.  
(c) Ofício nº 02001.014528/2014-95 COTRA/IBAMA  
(d) Folhas 01 a 03, 09, 10 e 101 a 111 do Parecer Técnico 02001.005066/2014-15  
COTRA/IBAMA.

Prezado Senhor,

1. Referimo-nos ao licenciamento ambiental das Obras de Melhoramentos com Adequação de Capacidade, Segurança e Restauração da Rodovia BR-101/ES, trecho Div. BA/ES – Div. ES/RJ, subtrecho Entr. BR-262(B) – Div. ES/RJ, segmento km 302,7 – km 458,4, com 155,7 km de extensão.

2. Em 17/04/2014 foi encaminhado, por meio do Ofício nº 679/2014/CGMAB/DPP (anexo), o EIA/RIMA do empreendimento em questão para manifestação do IPHAN, conforme estabelece a Portaria Interministerial nº 419/2011.

3. O IPHAN/ES havia se manifestado sobre o estudo apresentado por meio do OF/GAB/SE-ES/IPHAN/nº 143/2012, em anexo, onde indicou que *“Do ponto de vista de proteção ao patrimônio arqueológico, o empreendimento Duplicação da BR 101: Entroncamento BR-262(B) – Divisa ES/RJ. Segmento: Km304/70- 466,60. Com Extensão de 155,9 km, está apto a obter, do órgão ambiental, a Licença Prévia (LP) requerida.”*

4. Ressaltamos que o IBAMA, no entanto, em seu Parecer Técnico 02001.005066/2014-15 COTRA/IBAMA, com um total de 111 páginas (em anexo apenas as págs. 1, 2, 3, 9, 10 e 101 a

RECEBIDO  
IPHAN

30/01/15

CS. 119.4894  
SÂN – Setor de Aterroquias Norte – Quadra 3 – Lote A  
Edifício Núcleo dos Transportes – Fone: (61) 3315 4000  
CEP: 70 040-920 – Brasília/DF – www.dnit.gov.br



111), especificamente às págs. 09 e 101, indica a necessidade de apresentação de manifestação conclusiva por parte do IPHAN quanto à anuência para emissão da Licença Prévia, não somente no aspecto do Patrimônio Arqueológico, mas também do Patrimônio Histórico e Cultural.

5. Considerando o exposto acima, solicitamos a Vossa colaboração no sentido de que seja emitida por esta Sede a anuência conclusiva solicitada pelo IBAMA, sob os aspectos do Patrimônio Arqueológico, Histórico e Cultural, a fim de que possamos dar prosseguimento ao processo de licenciamento ambiental do empreendimento em comento.

6. Sem mais para o momento, colocamo-nos à disposição para quaisquer esclarecimentos que se fizerem necessários.

Atenciosamente,

**Aline Figueiredo Freitas Pimenta**  
Coordenadora Geral de Meio Ambiente

*Esg. Julio César Maia*  
Coordenador de Meio Ambiente Terrestre  
CGMAB/DPP/DNIT



Diretoria de Planejamento e Pesquisa  
Coordenação Geral de Meio Ambiente  
Ofício nº 679/2014/CGMAB/DPP

Brasília, 12 de abril de 2014.

A Sua Senhoria o Senhor  
Roberto Pontes Stanchi  
Coordenador Técnico de Licenciamento Cultural no IPHAN  
Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional  
Endereço: Seps Quadra 713/913 Sul, Bloco D, Edifício Iphan, 5º Andar  
Bairro Asa Sul  
Brasília - DF  
Cep: 70.390-135



Assunto: BR 101/ES (Entr BR 262 - Divisa ES/RJ): Encaminha EIA/RIMA

Anexo: Estudo de Impacto Ambiental e Relatório de Impacto Ambiental - EIA/RIMA  
(EIA em meio digital e RIMA impresso)

Senhor Coordenador,

1. Referimo-nos ao processo de licenciamento ambiental das obras de Melhoria com Adequação de Capacidade e Segurança e Restauração na Rodovia BR-101/ES, trecho: Div. BA/ES - Div. ES/RJ, subtrecho: Entr. BR-262 (B) - Div. ES/RJ; segmento: km 304,7 - km 460,6, com 155,9 km de extensão.
2. Encaminhamos conforme solicitação do Instituto Brasileiro de Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis - IBAMA, o Estudo de Impacto Ambiental e Relatório de Impacto Ambiental - EIA/RIMA do empreendimento em questão, para conhecimento e manifestação, com vistas a realização de Audiência Pública, conforme estabelece a Instrução Normativa nº 184, de 17/07/2008 do IBAMA.
3. Colocamo-nos à disposição para esclarecimentos adicionais que se fizerem necessários.

Atenciosamente,

Aline Figueiredo Freitas Pimenta  
Coordenadora-Geral de Meio Ambiente

Engº Julio César Maia  
Coordenador de Meio Ambiente Técnico  
CGMAB/DPP/DNIT

SAN - Setor de Autarquias Norte - Quadra 3 - Lote A  
Edifício Núcleo dos Transportes - Fone: (61) 3315-4000  
CEP: 70.049-920 - Brasília/DF - www.dnit.gov.br

U:CGMAB/5-NEO/GESTÃO REGIÃO SUDESTE/REQUISITOS DE LIC. 4 OF 2014 IPHAN 22 101 ES Encaminha EIA-RIMA 2014

ES. 1140826



SERVIÇO PÚBLICO FEDERAL  
MINISTÉRIO DA CULTURA  
INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL - IPHAN  
SUPERINTENDÊNCIA ESPÍRITO SANTO  
Rua José Marcelino, nº 203, Cidade Alta - Vitória / ES Cep 29015-120  
Tel / Fax: 27 - 3223 6423

OF/GAB/SE-ES/IPHAN/nº 143/2012

Vitória, 07 de maio de 2012.

**DRA. DEISI SCUNDERLICK ELOY FARIAS**

Arqueóloga - GRUPEP/UNISUL

Endereço: Av. José Acácio Moreira, nº 787, Caixa Postal 370

Cep: 88 704-900 Tubarão/SC.

Assunto: Informa acerca de parecer de Diagnóstico Não Interventivo - BR 101

Próc.: 01409.000453/2011-77

Prezada Senhora,

Cumprimentando-a, vimos comunicar que este Instituto recebeu e aprovou o relatório referente ao *Diagnóstico Arqueológico Pré-Histórico e Histórico Não Interventivo na Área de Duplicação BR 101, Trecho: Div. BA/ES - Div. ES/RJ, Subtrecho: Entr. BR-262 (B) - Divisão ES/RJ, Segmento km 304,70 - km 460,60, com extensão de 155,9km.*

Conforme os termos do Parecer nº 025/2012 Arqueologia/Iphan/ES, o Gestor do Patrimônio Arqueológico desta Unidade assinala que:

1 - o relatório encaminhado atende de maneira satisfatória às exigências da Portaria SPHAN nº 007/08 e IPHAN nº 230/2002;

2 - Do ponto de vista de proteção ao patrimônio arqueológico, o empreendimento Duplicação da BR 101: *Entroncamento BR-262 (B) - Divisa ES/RJ, Segmento: Km 304/70 - 460,60, Com Extensão de 155,9km,* está apto a obter, do órgão ambiental competente, a Licença Prévia (LP) requerida;

3 - Para continuidade do processo de licenciamento ambiental, será necessária a apresentação e execução de um "Programa de Prospeção Arqueológica Intensiva", que deverá abranger a área afetada pela duplicação da rodovia assim como aqueles locais que serão afetados pela sua construção (canteiro de obras, vias de acesso, áreas de empréstimo, bota-fora e outros, todos devidamente apresentados no projeto). Durante a execução deste programa, a arqueóloga e/ou sua equipe deverá realizar consulta ao acervo documental e arquivístico do Iphan-ES e demais instituições que possuem acervo relacionado ao tema da investigação com o intuito de incluir informações importantes para a proteção e salvaguarda do patrimônio cultural ao longo da rodovia; e,

4 - Concomitantemente, deverá ser realizado o respectivo "Programa de Educação Patrimonial", sendo o público-alvo desta ação a comunidade do entorno assim como os trabalhadores contratados pelo empreendedor.



SERVICO PUBLICO FEDERAL  
MINISTÉRIO DA CULTURA  
INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL - IPHAN


SUPERINTENDÊNCIA ESPÍRITO SANTO  
Rua José Marcelino, nº 203, Cidade Alta - Vitória / ES Cep 29.115-121  
Tel/fax: 27 - 3223 6423

Solicitamos especial atenção ao item 3 do parecer supracitado, haja vista que é de extrema importância que todas as áreas afetadas pelo empreendimento sejam devidamente prospectadas pela equipe de arqueologia coordenada por V. Sa.

Desta forma, caso existam áreas de empréstimo e bota-fora já identificadas, e que não tenham sido alvo de pesquisa arqueológica durante processo de licenciamento ambiental no órgão competente, esta atividade deverá ser prevista e executada durante o programa de prospecção arqueológica.

Renovando nossas expressões de apreço e consideração, subscrevo-me

Respeitosamente,

  
**ALINE BARROSO MICELI**  
*Superintendente Substituta*  
*Iphan Espírito Santo*

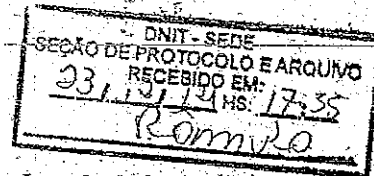


MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE  
INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS  
Diretoria de Licenciamento Ambiental  
Coordenação Geral de Transporte, Mineração e Obras Cíveis  
SCEN Trecho 2 Ed. Sede do Ibama - Cz. Postal nº 09566 Brasília - DF  
CEP: 70818-900 e (61) 3316-1293  
www.ibama.gov.br

OF 02001 014528/2014-95 CGTMO/IBAMA

Brasília, 23 de dezembro de 2014.

À Senhora  
Aline Figueiredo Freitas Pimenta  
Coordenadora-Geral do Dnit/Cgmab  
SAN Qd 03 Lote A Ed Núcleo dos Transportes  
BRASILIA - DISTRITO FEDERAL  
CEP: 70040920



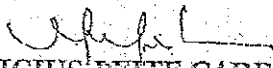
Assunto: **BR-101/ES, segmento entre o km 302,7 e o km 458,4. Análise do EIA/RIMA**

Recebido no Apoio de  
CGMAB/DPP/DNIT  
Em 24/12/14  
Hora 09:50  
CS 1189778  
Açúcar  
Romulo

Senhora Coordenadora-Geral,

1. No âmbito do licenciamento ambiental da Rodovia BR-101/ES, segmento entre o km 302,7 ao km 458,4, com 155,7km de extensão, informo que, após análise do Estudo de Impacto Ambiental, não foi possível concluir pela viabilidade ambiental do empreendimento, conforme exposto no Parecer Técnico nº 02001 005066/2014-15 COTRA/IBAMA, cópia anexa.
2. Dessa forma, visando à continuidade deste processo, solicito que as pendências identificadas na conclusão do referido Parecer sejam sanadas e apresentadas ao Ibama para análise e manifestação.
3. Sem mais para o momento, nos colocamos à disposição para esclarecimentos que se fizerem necessários.

Atenciosamente,

  
MARCUS VINICIUS LEITE CABRAL DE MELO  
Coordenador-Geral da CGTMO/IBAMA



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

PAR 02001 005066/2014-15 COTRA/IBAMA

**Assunto:** BR 101/ES, no segmento entre o km 302,7 e o km 458,4 - 155,7 km de extensão

**Origem:** Coordenação de Transporte

**Ementa:** Análise do Estudo de Impacto Ambiental referente às obras de melhoramento e adequação de capacidade e segurança e restauração da BR 101/ES, no segmento entre o km 302,7 e o km 458,4 - 155,7 km de extensão.

### INTRODUÇÃO/HISTÓRICO

Trata-se da análise do Estudo de Impacto Ambiental referente às obras de melhoramento e adequação de capacidade e segurança e restauração da BR 101/ES, no segmento entre o km 302,7 e o km 458,4 - 155,7 km de extensão

No dia 13/04/2011, o Dnit encaminhou ao Ibama a Ficha de Abertura de Processo referente ao empreendimento em tela (Of. nº 610/2011-CGMAB/DPP) Na mesma data, também encaminhou uma Minuta de Termo de Referência para manifestação do Ibama, visando a elaboração do Estudo Ambiental pertinente (Of. nº 607/2011-CGMAB/DPP)

Em 14/06/2011, o Ibama informou sobre a abertura do processo de licenciamento ambiental ao Dnit (Of. nº 208/2011-COTRA/CGTMO/DILIC/IBAMA) e solicitou o agendamento de uma reunião técnica voltada à apresentação do projeto e fornecimento de informações para a instrução processual

A reunião citada foi realizada no dia 08/07/2011, com a presença de técnicos do Ibama, do Dnit e da STE, empresa responsável pelos Estudos Ambientais Segundo a Memória de Reunião, ficou acordado que o Ibama emitiria minuta de Termo de Referência para EIA/RIMA, com contribuições do Dnit e dos órgãos intervenientes para emissão do TR definitivo Ainda, o Ibama antecipou a necessidade da elaboração de um plano de trabalho relativo aos levantamentos faunísticos a serem realizados, o qual deveria passar pela aprovação da COTRA

No dia 11/07/2011, o Ibama encaminhou Minuta do IR para avaliação aos órgãos intervenientes - Funai, ICMBio, IEMA/ES, Inbra, Iphan, Fundação Palmares - ao Dnit (Ofs. nº 260, 261, 262, 263, 264, 265 e 266/2011-COTRA/CGTMO/DILIC/IBAMA) e ao NIA/IBAMA no estado do Espírito Santo (Memo nº 251/2011-COTRA/CGTMO/DILIC) Posteriormente, e em datas diferentes, todos os órgãos contatados responderam aos ofícios encaminhados, com exceção do Inbra, indicando as contribuições relativas ao TR



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

Em 12/08/2011, por meio do Ofício nº 005/11-CO315-2011, a STE encaminhou ao Ibama o Projeto de Levantamento de Fauna para os Estudos Ambientais do empreendimento, visando a obtenção de ACCT. Este Projeto foi analisado na Nota Técnica nº 148/2011-COTRA/CGIMO/DILIC, onde se conclui que o plano de trabalho apresentado continha várias deficiências, como esforço amostral insuficiente, seleção de pontos amostrais fora das áreas de influência do empreendimento, metodologias inadequadas com falhas, deficiências em suas descrições e inconsistência no delineamento amostral de alguns grupos faunísticos. A Análise do Projeto foi enviada ao Dnit em 22/08/2011 (Of. nº 368/2011-COTRA/CGTMO/DILIC/IBAMA). Posteriormente, em 16/09/2011, a STE encaminhou ao Ibama as devidas adequações do Projeto.

Em 22/08/2011, o Ibama encaminhou ao Dnit a versão definitiva do TR para elaboração do EIA/RIMA (Of. nº 367/2011-COTRA/CGIMO/DILIC/IBAMA).

Em 07/11/2011 foi realizada uma reunião entre os técnicos do Ibama e da STE para esclarecer os pontos controversos do Projeto de Levantamento de Fauna. Posteriormente, em 08/11/2011, a Nota Técnica nº 196/2011-COTRA/CGTMO/DILIC analisou novamente o Projeto atualizado e conclui favorável à emissão da devida ACCT, que foi então expedida em 02/12/2011 (Autorização nº 17/2011).

Em 01/02/2012, a STE encaminhou ao Ibama informações sobre a 1ª campanha de fauna e pleiteou a antecipação da 2ª campanha de fauna ainda para o período chuvoso, justificando que a sazonalidade não seria fator limitante para a fauna. No entanto, o Parecer Técnico nº 024/2012-COTRA/CGTMO/DILIC/IBAMA veta essa possibilidade e determina que a segunda campanha deveria ser realizada durante o período de índice pluviométrico mínimo.

Em 28/12/12, o Dnit encaminhou ao Ibama o EIA/RIMA (Of. 2016/2012-CGMAB/DPP/DNII).

Na data de 08/04/2013, o Dnit encaminhou o Formulário de Solicitação de Licença Prévia ao Ibama (Of. nº 432/2013-CGMAB/DPP/DNII), realizando sua publicidade posteriormente (13/05/2013 - Of. nº 615/2013-CGMAB/DPP/DNII).

Em 28/08/2013, o Parecer Técnico nº 6127/2013-COTRA/IBAMA analisou a abrangência (*check list*) do EIA/RIMA e conclui pela devolução dos Estudos devido ao atendimento parcial do TR emitido em agosto de 2011. Em 12/09/2013, o Dnit solicita ao Ibama (Of. nº 1096/2013-CGMAB/DPP/DNII) o agendamento de reunião para se discutir as complementações e esclarecimentos elencados no Parecer citado.

Em 17/12/2013, o Dnit enviou, novamente, o EIA/RIMA ao Ibama para análise (Of. nº 1680/2013-CGMAB/DPP/DNII). O Parecer Técnico nº 912/2014-COTRA/IBAMA, em 05/03/2014, realiza novo *check list* e conclui que os Estudos ainda apresentam diversos itens que continuaram sem atendimento por parte do solicitante, mas visando celeridade





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

ao processo, o Parecer recomenda o aceite dos Estudos para início da análise do mérito quanto à viabilidade ambiental do empreendimento. No entanto, conclui que o empreendedor deve encaminhar diversos dados, documentos e declarações ao Ibama (Of. nº 02001 002067/2014-16-COTRA/IBAMA)

Em 03/04/2014, foi realizada uma reunião entre os técnicos do Ibama, Dnit e STE para se definir alguns itens que deveriam ser apresentados pelo empreendedor. Dentre eles são citados: declarações de participação na elaboração dos Estudos, listas e declarações relativas aos espécimes coletados e a necessidade de nova campanha para suprir o esforço amostral aplicado em desacordo com o aprovado pelo Ibama. Por fim, o Dnit solicitou prorrogação para atendimento integral dos itens solicitados por meio do Ofício 02001 002067/2013 - COTRA/IBAMA

Em 09/05/2014, o Ibama publicou no Diário Oficial da União o edital de aceite do EIA/RIMA, abrindo o prazo para a solicitação de Audiência Pública.

Em 15/05/2014, por meio do Ofício nº 874/2014/CGMAB/DPP, o Dnit encaminhou as informações adicionais sobre o EIA/RIMA, em resposta ao Ofício 02001 002067/2013 - COTRA/IBAMA.

Em 17/06/2014, por meio do Ofício nº 02001 0063/2014-65, o Ibama solicitou manifestação do ICMBio quanto ao EIA/RIMA. Em resposta, o ICMBio manifestou-se dizendo que o empreendimento não afeta unidade de conservação federal, não havendo óbices, portanto, para a continuidade do licenciamento (Ofício nº 147/2014/DIBIO/ICMBio - Protocolo 02001 014619/2014-21, de 05/08/2014)

Em 16/07/2014, o Ibama publicou no Diário Oficial da União edital de convocação para Audiência Pública, a qual ocorreu no dia 30/07/2014, no município de Guarapari/ES.

Em 29/09/2014, por meio do Ofício nº 367/2014/DPA/FCP-MinC, a Fundação Cultural Palmares informou ao Ibama que para a manifestação conclusiva da entidade em relação aos estudos ambientais seria necessária a apresentação de estudo complementar do componente quilombola pelo Dnit.

Em 15/08/2014, por meio do Ofício nº 1503/2014/CGMAB/DPP, o Dnit solicitou manifestação do Ibama quanto a necessidade de elaboração do estudo complementar do componente quilombola exigido pela Fundação Palmares.

Em 10/09/2014, por meio do Ofício nº 1697/2014/CGMAB/DPP, o Dnit encaminhou cópia do Relatório da Audiência Pública realizada para o empreendimento.

Em 24/11/2014, por meio do Ofício nº 2434/2014/CGMAB/DPP, o Dnit encaminhou o estudo complementar do componente quilombola solicitado pela Fundação Cultural Palmares.



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

Ambiente forneceria a certidão. Até o presente momento a certidão não foi recebida por este Instituto.

A Fundação Cultural Palmares (FCP) solicitou complementações ao EIA apresentado pelo empreendedor, que foram recebidas pelo IBAMA em 24/11/2014 e encaminhadas à FCP em 01/12/2014, por meio do Ofício 02001.013590/2014-60 DILIC/IBAMA, para emissão de manifestação conclusiva.

O Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN) recebeu o EIA para análise e manifestação em 22/04/2014, tendo sido encaminhado pelo empreendedor por meio do Ofício nº 679/2014/CGMAB/DPP, conforme orientação do IBAMA. Até o presente momento o IBAMA não recebeu a manifestação do IPHAN relativa ao EIA, nos termos da Portaria Interministerial nº 419/2011. Após contato com a Superintendência do IPHAN no Espírito Santo, recebemos e-mail da superintendente, em 20/11/2014, com o OF/GAB/SE-ES/IPHAN/nº143/2012, enviado em 07/05/2012 à Deisi Scunderlick Floy Farias, arqueóloga responsável pela coordenação dos estudos arqueológicos do EIA, afirmando que o Gestor do Patrimônio Arqueológico daquela unidade (IPHAN-ES) aprovava o projeto encaminhado àquela instituição e o empreendimento estaria apto a receber a licença prévia, do ponto de vista da proteção ao patrimônio arqueológico.

Contudo, essa comunicação não poder ser tomada como manifestação conclusiva do IPHAN diante do EIA apresentado para obtenção da licença prévia do empreendimento. Deve ser solicitada ao empreendedor a apresentação de manifestação conclusiva do IPHAN que deixe clara sua anuência com os estudos e projeto apresentado no EIA, não apenas acerca do patrimônio arqueológico, mas também dos patrimônios histórico e cultural, conforme a competência do IPHAN e a Resolução Conama nº 01/1986.

Por fim, informa-se que o estudo indicou ao longo do diagnóstico a presença de 3 Unidades de Conservação estaduais que terão as suas Zonas de Amortecimento impactadas. Considerando que o IBAMA ainda não encaminhou solicitação de anuência ao Órgão Gestor das UCs estaduais, isso deve ser providenciado neste momento. A obtenção de autorização do IEMA-ES deverá se dar para a Reserva de Desenvolvimento Sustentável Concha D'Ostra, o Monumento Natural o Frade e a Freira e o Monumento Natural Serra das Torres. Não se faz necessário o envio dos estudos ao Instituto, considerando que o Dnit, seguindo as orientações do Ibama, já os protocolizou no IEMA, por meio do Ofício nº 700/2014/CGMAB/DPP, de 23/04/2014.

#### ANÁLISE

##### Identificação do Empreendedor

Razão Social: DNIT - Departamento de Infraestrutura de Transporte

CNPJ: 04.892.707/0001-00



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

Endereço: Setor de Antarquias Norte, Quadra 3, Ed. Núcleos dos Transportes, Bloco A,  
Brasília-DF

CEP: 70 040-902

Telefone/Fax: (61) 3315-4000 Fax: 3315-4084

Cadastro Técnico Federal: 671360

Representantes Legais

Diretor: Jorge Ernesto Pinto Fraxe

Coordenador do Projeto: Aline Figueiredo Freitas Pimenta

Coordenador do Projeto: Luiz Fernando Caldellas

Identificação da Empresa Consultora

Razão Social: STE Serviços Técnicos de Engenharia S.A

CNPJ: 88 849 773/0001-98

Endereço: SCS Qd. 04, Bloco A, Ed. Vera Cruz, 3º Andar, Brasília-DF

CEP: 70.304-913

CREA: 22230/RS

Cadastro Técnico Federal: 344667

Representante Legal

Artº Roberto Lins Portela Nunes

Equipe Técnica - Coordenação -

Coordenação Geral: Fábio Araújo Nodari - CIF 442329

Coordenação Técnica: Ruy Carlos Tolentino - CIF 355601

Coordenação de Meio Físico: Daniel Rogoyen Bolsoni - CIF 672291

Coordenação de Meio Biótico: Ayrton Klier Peres Júnior - CIF 239225

Coordenação de Meio Socioeconômico: Cláudia Laport Borges - CIF 3503589



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

certamente não será compreendido pelo público leigo.

Todo esse capítulo está inadequado e não se justifica detalhar parágrafo a parágrafo as insuficiências - o que só foi exemplificado acima porque esse documento é voltado à leitura de um público mais amplo e por isso se deve ter cuidado e atenção redobrados à facilidade de leitura, coerência das ideias e clareza.

O capítulo seguinte, "As áreas de influência", está adequado e atende o esperado, tendo sido escrito de maneira simples e com os esclarecimentos necessários em quadros visualmente agradáveis - cabendo apenas atender os possíveis ajustes e complementações solicitados neste parecer e que podem refletir nesse item. O mesmo vale para o capítulo "Os impactos e passivos ambientais", que ademais deve ter sua matriz complementada com alguma descrição dos impactos, ou seus nomes devem ser ajustados para permitir compreensão inequívoca do conteúdo do impacto sem a necessidade de tal descrição - quando e se isso for possível.

Esta equipe ressalta que o capítulo "Programas ambientais" não pode contar apenas com a enumeração dos programas propostos, e sim deve sintetizar as medidas mitigadoras, seu efeito esperado em relação aos impactos negativos e mencionar os que não puderem ser evitados e o grau de alteração esperado.

### CONCLUSÃO

Após a análise do EIA/RIMA referente às obras de adequação rodoviária do empreendimento BR-101/ES, segmento compreendido entre o km 302,7 e o km 458,4, esta equipe entende não ser viável, até o momento, a emissão da Licença Prévia.

Além de pendências identificadas em relação ao estudo propriamente dito, outras questões envolvendo a manifestação de Órgãos Intervenientes se mostram impeditivas para a emissão da licença. Nesse sentido, esta equipe coloca que, até o momento, não houve manifestação positiva em relação à emissão da LP pelo Iphan e pela Fundação Cultural Palmares - ressalte-se que compete ao IPHAN manifestar sua anuência não apenas acerca do patrimônio arqueológico, mas também dos patrimônios histórico e cultural. Além disso, o empreendedor não apresentou a certidão do município Presidente Kennedy, atestando que o empreendimento cumpre a legislação de uso e ocupação de solo estabelecida em seu território.

Considerando, ainda, a indicação do estudo quanto a presença de 3 Unidades de



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

Conservação estaduais, as quais teriam suas Zonas de Amortecimento impactadas pelo empreendimento, faz-se necessária a anuência de seu Órgão Gestor, no caso, o IEMA/ES. Assim, o IBAMA deve solicitar manifestação conclusiva do IEMA/ES, baseada no estudo já encaminhado ao Instituto pelo Dnit, por meio do Ofício nº 700/2014/CGMAB/DPP, de 23/04/2014

Em relação aos estudos apresentados, abaixo listamos as complementações que devem ser satisfeitas para a continuidade do processo:

→ *Complementações gerais*

- Enviar as declarações originais de participação na elaboração do EIA, dos profissionais não abrangidos por conselhos de classe, com os devidos reconhecimentos de firma, não sendo aceitas cópias digitalizadas, conforme já informado após o *checklist*. Deve-se incluir na listagem a declaração da profissional Yara Silva Farias, haja vista que, segundo o informado, ela não é abrangida por conselho de classe
- Encaminhar as declarações das instituições especificando, de forma clara, todo o material recebido (número de indivíduos por espécie). Essas declarações deverão abranger a ictiofauna, a herpetofauna e a mastofauna (pequenos mamíferos voadores e não voadores)
- Incluir todas as normas que foram listadas no item relativo à Legislação e não apenas listar planos e programas existentes que possuam relação com o empreendimento e sim analisar possíveis interferências positivas e negativas, de forma que seja útil para a minimização dos impactos negativos e ampliação dos positivos. Deve-se ponderar o que é verossímil e de fato deve ser considerado para avaliar as interações e impactos do empreendimento
- Realizar as adequações solicitadas no RIMA, conforme o item relativo a ele neste parecer

→ *Complementações em relação às alternativas locacionais e tecnológicas*

- Realizar nova análise de alternativas, direcionando a avaliação para a escolha do melhor lado de duplicação e de alternativas locacionais pontuais ao longo do traçado já existente, baseando-se sempre em critérios ambientais. As complementações deste quesito deverão trazer minimamente:

a) A análise sobre a viabilidade de se evitar os cortes de vegetação indicados pelo estudo no item referente à descrição do impacto ligado à supressão de vegetação;

b) A análise de atributos que auxiliem a escolha do melhor lado de duplicação da rodovia, considerando o diagnóstico e avaliação de impactos realizados (por exemplo, evitar o lado direito entre os km 180,7 e 183,3 em função da grande quantidade de vegetação que poderia ser suprimida, ou ainda, evitar o lado esquerdo entre os km 294,0 e 309,2 em função de ter sido registrada nesse lado espécie ameaçada de extinção)

G. N. J.



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

c) Recomendações quanto ao tipo de tecnologia que poderia ser utilizada para minimizar possíveis impactos decorrentes da duplicação rodoviária em trechos específicos (por exemplo, implantação de ponte em detrimento de bueiro para a transposição do rio "x")

d) Recomendações de alterações pontuais de traçado que visem reduzir impactos já existentes em decorrência da operação rodoviária em pista simples (por exemplo, a implantação de uma variante visando reduzir os impactos sociais produzidos pela passagem da rodovia através de núcleos urbanos) Nesse quesito deverá ser incluído o detalhamento minucioso das intervenções que seriam necessárias para a implantação da variante de Iconha, comparando objetivamente a variante proposta com a duplicação em paralelo da rodovia existente

e) Arquivo kmz indicando a quilometragem referencial do empreendimento a partir do entroncamento com a rodovia BR-262 (km 0+000)

f) Consolidação de todos os itens anteriores na forma de um diagrama unifilar, utilizando como referência o entroncamento com a rodovia BR-262, que deverá ser mapeado como km 0+000. Deverá ser indicado neste diagrama o lado sugerido para a duplicação, as alternativas tecnológicas sugeridas, os pontos de retificação de curvas, as transposições de lado da duplicação, as possíveis mudanças de traçado e as razões para a escolha, tudo de forma resumida e simplificada. Não havendo maiores prejuízos ambientais/sociais na escolha do lado da duplicação, em determinado trecho, poderá ser sinalizado no diagrama que a nova pista poderia ser executada em qualquer lado sem quaisquer prejuízos ambientais. Caso o estudo seja aprovado, essas recomendações deverão ser seguidas pelo empreendedor quando do detalhamento do projeto executivo da rodovia.

→ *Complementações em relação ao meio físico*

- Apresentar mapa geomorfológico da área de influência do estudo e mapa de susceptibilidade a erosão da área diretamente afetada pelo empreendimento
- Considerando que o diagnóstico informou que o trecho da rodovia, localizado entre o entrocamento da BR 262/ES e a divisa ES/RJ, intercepta 155 corpos hídricos, entre perenes e intermitentes e que no estudo foram caracterizados apenas 21 rios, faz-se necessário um melhor detalhamento das informações a respeito desses outros cursos d'água. Nessa perspectiva, o empreendedor deverá identificar, localizar por georreferenciamento e caracterizar os cursos d'água que não foram contemplados no levantamento apresentado no estudo
- A indicação das áreas propícias a alagamento deverá apresentar uma sistematização do histórico dos eventos de alagamento ocorridos na região, assim como indicar as consequências dos mesmos para a operação da rodovia existente. Ressalta-se que o diagnóstico dessas ocorrências deverá subsidiar o estudo no âmbito da indicação de possíveis alternativas tecnológicas e/ou construtivas que possam vir a ser necessárias para o futuro projeto de duplicação



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

- ▲ Complementar as informações a respeito das principais fontes de captação de água dentro da área de influência direta da BR 101 ES, de forma a apresentar quais são as áreas de captação que se localizam a jusante da área diretamente afetada pelo empreendimento proposto. Detalhar, ainda, informações sobre a distância e sobre os principais riscos existentes
- ▲ Considerando que o diagnóstico da qualidade da água mostrou-se carente em relação à discussão e análise do resultado dos parâmetros avaliados, o estudo deverá ser complementado de forma a apresentar a síntese e discussão de todos os parâmetros analisados, e não apenas dos 4 apresentados para as águas superficiais. Ressalta-se, ainda, a necessidade de ampliação dos pontos de coleta e monitoramento da qualidade da água, devendo ser considerado, no mínimo os 21 cursos d'água caracterizados no EIA
- ▲ Reapresentar o diagnóstico de ruídos de forma a detalhar a metodologia utilizada, apresentar a análise e avaliação dos resultados alcançados quando comparados com o nível de critério de avaliação NCA para ambientes externos, em dB (A) - NBR 10151/2000 e complementar a avaliação dos níveis de pressão sonora ao longo do trecho, contemplando os receptores potencialmente críticos, aos impactos decorrentes do incremento da pressão sonora, que estarão nas proximidades da área diretamente afetada pela obra

→ *Complementações em relação ao meio biótico - Flora*

- ▲ Apresentar mapa das áreas sujeitas à supressão de vegetação, caracterizando qualitativa e quantitativamente a vegetação a ser suprimida e envio dos arquivos digitais, de tais informações, no formato *shapefile*;
- ▲ Apresentar arquivo *shapefile* do traçado da rodovia existente e o da duplicação proposta escolhida (alternativa locacional 3);
- ▲ Apresentar arquivo *shapefile* da localização das pontes projetadas para serem construídas, constantes da Tab. 2.2-2 (pág. 2-27 do Capítulo 2 - Dados do empreendimento);
- ▲ Apresentar quadro com a estimativa das áreas a serem suprimidas, incluindo as APPs, com a respectiva representação cartográfica e envio dos arquivos digitais das poligonais no formato *shapefile*;
- ▲ Apresentar estimativa do material lenhoso a ser retirado/suprimido considerando-se as áreas de supressão total (faixa de serviço) e as áreas de corte seletivo nas demais áreas da faixa de domínio;
- ▲ Apresentar a classificação dos fragmentos florestais na AID, constantes do Mapa de uso do solo, quanto ao estágio sucessional, de acordo com a Resolução CONAMA nº 29/1994, com a respectiva representação cartográfica e envio dos correspondentes arquivos digitais no formato *shapefile*; contendo a informação dos estágios sucessionais. É desejável que a informação de quais fragmentos serão interceptados, o Cap. 3 - Alternativas Tecnológicas e Locacionais menciona de 57 a 59 fragmentos a serem

*E n t*



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

- interceptados, sejam identificados neste *shapefile*;
- Incluir *Dalbergia nigra* na lista das espécies ameaçadas encontradas na área de estudo;
- Apresentar arquivo *shapefile* com as áreas de várzeas e baixadas a serem interceptadas ou suprimidas pelo eixo de referência e pelas alternativas locacionais (Tab 3.6.6 - pág. 3-4 do Cap. 3 do EIA);

→ *Complementações em relação ao meio biótico - Fauna*

- As coordenadas geográficas dos pontos de coleta de ictiofauna indicadas no EIA são conflitantes. Na Tabela 6.2-7, a localização do rio Jucu aponta para o município de Anchieta, o que levaria a supor que não houve coleta na região mais ao norte do empreendimento. Ainda, os pontos dos Rios Benevente e Icônha são praticamente coincidentes e o mesmo ocorre com os rios Novo e Itapemirim. Já na Tabela 6.2-6, as coordenadas apontam para o Rio Jucu, localizado entre os municípios de Vila Velha e de Viana, no entanto, esta tabela se encontra incompleta no EIA e os pontos constantes relativos a jusante e montante são os mesmos. Tais questões devem ser esclarecidas pelo empreendedor.
- Considerando que o EIA não fez menção a quaisquer explicações quanto ao fracasso de captura de pequenos mamíferos na campanha da seca, o empreendedor deverá esclarecer o motivo desse fracasso, pautando-se necessariamente em dados derivados de outros estudos científicos realizados em ambiente de mata atlântica, em período de seca, com esforço amostral mensurável e que tiveram o mesmo fracasso de captura. Todas as referências bibliográficas utilizadas para essa explicação deverão ser encaminhadas ao Ibama. Ressalta-se que tamanha ineficácia deve ser no mínimo explicada, pois não é de se esperar que estudos realizados em ambiente de mata atlântica, em período em que normalmente a captura de pequenos mamíferos é mais favorável, obtenham tais resultados. Acrescenta-se que o próprio estudo expôs que os fragmentos amostrados, de maneira geral, apresentam-se em bom estado de conservação.
- Esclarecer qual é a real finalidade de se propor um programa de monitoramento de animais silvestres, baseado na coleta de sangue de animais. Deve-se explicar, ainda, quais os resultados práticos esperados em termos de mitigação caso o programa venha a ser planejado e executado e a sua relação direta dos impactos previstos para a duplicação da rodovia.
- Ao longo do diagnóstico realizado pelo estudo foram encontradas espécies de peixes do gênero *Leporinus*, as quais apresentam comportamento migratório em várias bacias brasileiras e foram amostradas no Rio Itapemirim, cortado pelo empreendimento. Essas espécies migratórias tornam os impactos nos rios mais preocupantes, uma vez que o eventual assoreamento ou diminuição no fluxo hídrico podem causar danos diretos à dinâmica populacional dos peixes que sobem a montante para reprodução. Portanto, salienta-se a necessidade em se manter o fluxo contínuo desses rios durante a implantação e operação do empreendimento, especialmente na época de migração desses peixes. Embora essa medida de mitigação possa ser detalhada quando da





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

apresentação futura do PBA, caso a Licença Prévia para o empreendimento venha ser emitida, o empreendedor deve esclarecer se foram identificadas outras espécies com essas características e em quais cursos hídricos, visando direcionar futuras medidas de mitigação a serem adotadas

- o empreendedor deverá agrupar os subprogramas ambientais voltados à fauna em programa intitulado "Programa de Proteção à Fauna", o qual deverá ser composto, pelos seguintes subprogramas: a) Subprograma de Monitoramento e Mitigação de Atropelamento de Fauna e Monitoramento das Passagens de Fauna; b) Subprograma de Afugentamento e Resgate de Fauna Durante o Desmatamento; c) Subprograma de Monitoramento de Espécies da Fauna Ameaçadas, Raras, Endêmicas e Bioindicadoras, e d) Subprograma Específico de Monitoramento de Espécies de Carnívoros

*Quanto ao Subprograma de Monitoramento e Mitigação de Atropelamento de Fauna e Monitoramento das Passagens de Fauna:*

- Considerando que na página 6 2-157 (tomo II do estudo) foram indicadas cinco áreas tidas como prioritárias para a adoção de medidas de mitigação para a fauna, com base nos dados de atropelamento obtidos, o empreendedor deverá indicar desde já, para cada uma dessas áreas, individualizadamente, quais são as medidas de mitigação mais adequadas, pensando, principalmente, nas características das espécies ali presentes. O número de medidas de mitigação indicadas deverá considerar a importância de cada área para a fauna e a abrangência dos impactos. Parâmetros mínimos a serem seguidos para cada medida deverão ser estabelecidos para um futuro detalhamento no PBA e no projeto de engenharia (exemplo: deverão ser implantadas, no mínimo, 3 passagens exclusivas para fauna, subterrâneas, com dimensões mínimas de 1,5 m x 1,5 m; deverá ser implantado ao menos 1 redutor de velocidade eletrônico com limite máximo de 50 km/h; deverá ser apresentado projeto de replantio aumentar a conectividade dos fragmentos observados em ambas as margens; entre outros)
- Considerando a proposta apresentada para a adaptação de 21 pontes como passagem de fauna, o empreendedor deverá indicar desde já recomendações específicas para cada uma dessas estruturas, garantindo que no projeto de engenharia da rodovia sejam incorporadas às adaptações necessárias para a travessia da fauna, em ambas as margens dos cursos hídricos. Essas recomendações deverão considerar as pontes já existentes e aquelas que serão implantadas para a duplicação
- Considerando as informações trazidas na página 6 2-161 (tomo II do estudo) quanto a proposição de 6 locais para instalação de passagens de fauna superiores, o empreendedor deverá indicar especificamente as coordenadas dos locais propostos e apresentar as características básicas dessas passagens de fauna, com vista a incorporar esses dispositivos no projeto de engenharia e no PBA a serem apresentados futuramente para a obtenção da Licença de Instalação
- Considerando que a implantação de barreiras do tipo *New Jersey* tem potencial de aumentar as taxas de atropelamento de fauna e impedir o fluxo gênico, provocando o isolamento completo de populações faunísticas, o empreendedor deverá realizar uma

G D +



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

análise indicando os segmentos desaconselhados para a implantação de barreiras desse tipo de dispositivo. Para tanto, deverão ser incluídos no levantamento apenas trechos onde se mostre inviável a adoção de outras medidas de mitigação que garantam o fluxo gênico, considerando, principalmente, a impossibilidade de implantação de passagens de fauna. Todavia, também deverá ser analisado se o controle de velocidade associado a não implantação de barreiras em determinados segmentos seria mais eficiente, indicando tais segmentos, conforme o caso. Por fim, a análise deverá considerar ainda todos os pontos já previstos para a implantação das passagens de fauna e o cercamento necessário para impedir o acesso dos animais à pista.

*Quanto ao Subprograma Específico de Monitoramento de Espécies de Carnívoros:*

- Para o melhor delineamento futuro do programa ambiental sugerido, o empreendedor deverá esclarecer, neste momento, o conjunto de espécies que deverão ser monitoradas por radiotelemetria. Considerando todo o exposto no EIA, solicita-se que, minimamente, sejam contempladas as seguintes espécies: lontra (*Lontra longicaudis*), onça-parda (*Puma concolor*) e graxaim (*Lycalopex gymnocercus*).

→ *Complementações em relação ao meio socioeconômico*

- Indicar os trechos em que se deve incluir no projeto alternativas que possibilitem o tráfego seguro de ciclistas e equídeos nos trechos em que esses meios de transporte são usuais e apresentar as características básicas desses trechos, com vista a incorporar essas alternativas no projeto de engenharia e no PBA a serem apresentados para a obtenção da LI - demanda que surgiu na audiência pública e nas entrevistas realizadas ao longo do trecho e reflete expectativa comum das comunidades que residem próximo à rodovia.
- Apresentar a verificação ao longo da AID de áreas com habitats favoráveis para o surgimento e proliferação de vetores, que poderiam comprometer a saúde da população e trabalhadores, a serem consideradas na implantação do empreendimento.
- Apresentar a previsão da quantidade de trabalhadores, por categoria, a serem contratados para a execução do empreendimento e sua provável origem - também deve ser elencado o pessoal a ser empregado para a gestão ambiental.
- Apresentar a informação completa acerca da organização social da AID, com o contato das instituições, além de que só devem ser incluídas instituições que estejam ativas - o empreendedor deve ao menos contatá-las para confirmar sua atividade. Destaca-se que busca rápida na internet demonstrou a existência de mais instituições do que apresentado no EIA, que o empreendedor deve incluir na complementação.
- Incluir a comunidade Barro Branco (Guarapari) nas complementações do EIA a serem apresentadas, com informações sobre imóveis a serem removidos, travessias necessárias e demais questões pertinentes.
- Considerar a solicitação dos participantes da AP, de que seja implantado acesso próximo



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

à estrada Rota do Turismo, para atendimento às comunidades de Andaraí, Iguape, Samambaia, Barro Branco, Fazenda Ronceti e Comunidade de Banqueta, além da instalação de mais um viaduto em Guarapari, e duas passarelas (Samambaia e Rio Grande - ambas em Guarapari) e a construção de vias paralelas à BR-101 entre a comunidade de Cachoeirinha e o trevo central de entrada da cidade de Guarapari (ES-060, rodovia Santos Neves)

- Apresentar a análise da contagem de pedestres atravessando a rodovia em locais onde há ocupação no entorno, assim como os locais onde estariam previstas passarelas, passagens em desnível ou outras formas de possibilitar a travessia de pedestres com segurança - como passagens em nível com redutores de velocidade e sinalização, onde a demanda for pequena e essa alternativa permitir travessia com segurança. Para definir os locais, devem ser considerados também os dados relativos a atropelamentos no trecho e demandas apresentadas no EIA e destacadas neste parecer, no item "Caracterização populacional"
- Sugerimos que o empreendedor atenda as demandas das comunidades lindeiras e inclua no projeto a previsão de instalação de pontos de ônibus onde ainda não haja esse equipamento e haja demanda
- Avaliar a necessidade de o empreendedor proceder o isolamento da pista ou notificar os proprietários de imóveis lindeiros à rodovia para isolarem o acesso à pista nos locais onde há registros de acidentes causados por atropelamentos de animais, por exemplo consertando cercas que porventura encontrem-se danificadas
- Analisar o provável impacto negativo à economia da cidade de Iconha causado pela implantação da variante contornando a área urbana da cidade e desviando assim o fluxo de veículos da região onde se localiza o comércio que conta com esse movimento. Devem ser propostas medidas para mitigar/compensar impactos negativos sobre comércio e serviços da cidade de Iconha resultantes da implantação do contorno.
- Analisar a compatibilidade do empreendimento com os tipos de uso/ocupação previstos nos zoneamentos, áreas de expansão urbana e restrições de uso e ocupação do solo, estaduais e municipais
- Mencionar que serão seguidas as orientações/determinações da Lei nº 10.257/2001 (Estatuto da Cidade) e da Resolução Recomendada nº 22/2006, do Conselho das Cidades, para dar suporte aos municípios que ainda não contam com plano diretor, destacando-se a necessidade de o empreendedor estabelecer termo de compromisso com os municípios a serem beneficiados.
- Avaliar onde a implantação do empreendimento dificultará a mobilidade nos aglomerados populacionais interceptados, assim como as interferências da operação do empreendimento com o sistema viário, avaliando os impactos decorrentes (transtorno ao tráfego de veículos, comprometimento da acessibilidade das propriedades lindeiras entre outros).
- Apresentar as demandas de modificações e remodelação urbana e viária local para implantação do empreendimento - como projetos de reurbanização, melhorias de vias urbanas e acessos, e projetos de infraestrutura correlacionados (vias urbanas, terminais



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

- etc.)
- Identificar os locais de interceptação pelo empreendimento da malha de transportes, infraestrutura de saneamento, de dutos, de transmissão e distribuição de energia elétrica e de telecomunicações, que resultariam na necessidade de relocação de estruturas existentes, construção/substituição de estruturas atingidas, assim como os locais de instalação de passagens em nível e desnível
  - Apresentar a informação sobre as áreas de reserva legal dos imóveis rurais afetados pelo empreendimento, que devem ser evitadas, sempre que disso não resultar maior impacto
  - Apresentar a interferência prevista do empreendimento nos assentamentos, avaliando quais lotes poderiam ser afetados e como - perda de x hectares de área produtiva, remoção de casa, curral etc.
  - Identificado se alguma das casas a serem removidas da faixa de domínio do PA Rancho Alegre (Mimoso do Sul) foi construída com recursos do INCRA (informação do EIA) e se aquela autarquia conhecia a localização das casas; caso positivo, o INCRA deve ser responsabilizado e arcar com os custos decorrentes da remoção da edificação
  - Esclarecer se o empreendimento solucionará o problema de transbordamento do córrego Independência, onde a BR-101 atravessa o assentamento Nova Safra (Itapemirim)
  - Distinguir entre o que será remoção da faixa de domínio e o que será desapropriação, pois se tratam de situações distintas que resultam em procedimentos diferentes a serem seguidos pelo empreendedor. Junto a essa complementação, indicar as normas e procedimentos que serão seguidos para as remoções da faixa de domínio
  - Corrigir as contradições existentes nas informações do EIA sobre os imóveis a serem removidos/desapropriados - em especial entre a Tabela 6.3.155, os mapas de desapropriação (Tomo IV do Caderno de Mapas) e as fichas de campo (Anexo 6.3-II). A numeração dos locais/imóveis deverá ser correspondente, de modo a permitir a adequada compreensão das informações apresentadas. Apresentar a estimativa correta da quantidade de imóveis a serem removidos/desapropriados, qualificando-os individualmente de maneira correta e analisando o impacto resultante de tais remoções, como a redução de postos de trabalho devido aos estabelecimentos comerciais que serão removidos e consequente aumento do desemprego, ou mesmo outros impactos como o problema para abastecimento resultante da ausência de postos de combustível durante longos trechos da rodovia, caso parte significativa deles seja removida pelo empreendimento
  - Esclarecer quais os imóveis passíveis de remoção no posto de combustível da comunidade de Luanda, no km 407, e caso esteja prevista a remoção dos equipamentos públicos (escola, posto de saúde), deve ser reavaliada a necessidade de tal remoção, ou deve ser proposta solução para repor os equipamentos a serem removidos, com qualidade igual ou superior, e também para responder satisfatoriamente a demanda que era atendida nos referidos equipamentos, enquanto a reposição estiver sendo construída - caso essa seja a alternativa escolhida e aprovada



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


- Esclarecer qual a situação dos assentados do PA Rancho Alegre e Nova Safra que possuem lotes lindeiros à rodovia e que perderão área produtiva ou mesmo edifícios para realização do empreendimento: se receberão alguma compensação pela perda de área produtiva ou edifícios, qual será, como é o procedimento etc
- Caso haja demandas adicionais dos moradores das comunidades lindeiras, que visem minimizar impactos decorrentes do empreendimento e que não tenham sido indicadas no EIA, como a instalação alternativas que possibilitam a travessia de pedestres em local onde a travessia foi tornada inviável pelo empreendedor, essas demandas deverão ser atendidas pelo empreendedor assim que surgir em - dessa forma, seria mais racional e eficiente se o empreendedor assegurasse que todas as demandas razoáveis, decorrentes dos impactos causados pelo empreendimento, já tenham sido identificadas e adequadamente consideradas no projeto executivo a ser apresentado no momento de solicitação da licença de instalação para o empreendimento, e as deficiências da audiência pública e das demais possibilidades de contato com a população do entorno serão prejudiciais ao próprio empreendedor
- Realizar as adequações nos programas propostos para o meio socioeconômico, conforme apontado neste parecer no item relativo aos programas.

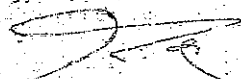
Por fim, sugerimos a elaboração de documento específico, a ser encaminhado à Diretoria de Proteção Ambiental do Ibama, para apuração, em função das possíveis irregularidades apontadas ao longo deste Parecer, conforme segue:

→ Coleta de indivíduos da herpetofauna em número superior ao permitido na autorização emitida pelo Ibama;

→ Esforço amostral empregado em desacordo com o aprovado pelo Ibama, sem comunicação prévia ao Instituto, em claro descumprimento de condicionante da autorização e com fortes indícios de prestação de informações enganosas por parte do empreendedor.

Brasília, 19 de dezembro de 2014

  
Fabio Araujo Pinto Sobrinho  
Analista Ambiental da COTRA/IBAMA

  
Ricardo Campos da Nobrega  
Analista Ambiental da COTRA/IBAMA



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

**Marco Aurélio Lessa Villela**  
Analista Ambiental da COTRA/IBAMA

**Warley Fernando Figueira Candido**  
Analista Ambiental da COTRA/IBAMA

*de acordo*

*segue para providências*

*23/12/14*

*Tatiana Veil*

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