

BR-319/AM/RO

Licenciamento Ambiental Federal do

“trecho do Meio”

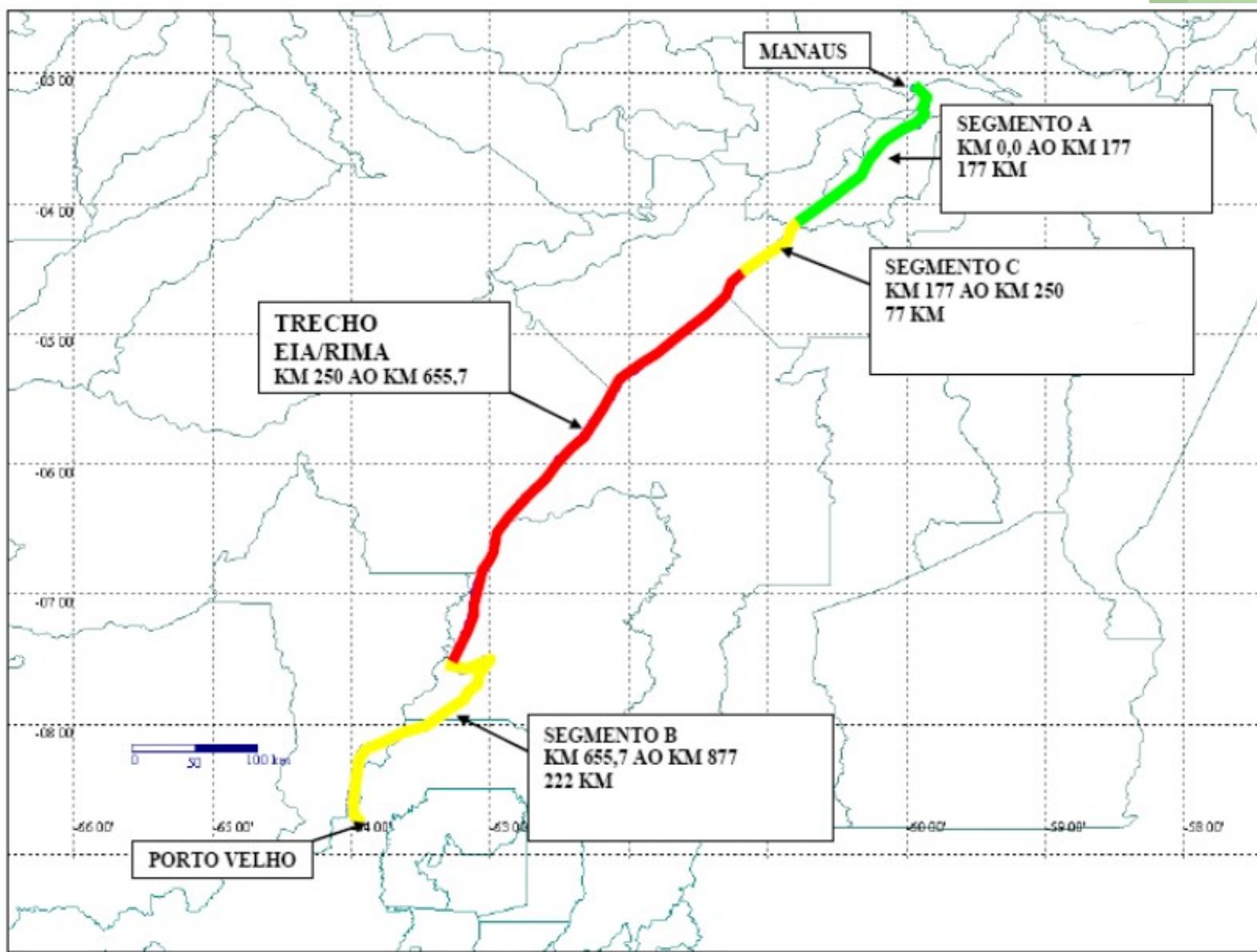
(km 250 ao km 655,7)

Jonatas Souza da Trindade
Diretor de Licenciamento Ambiental - Substituto

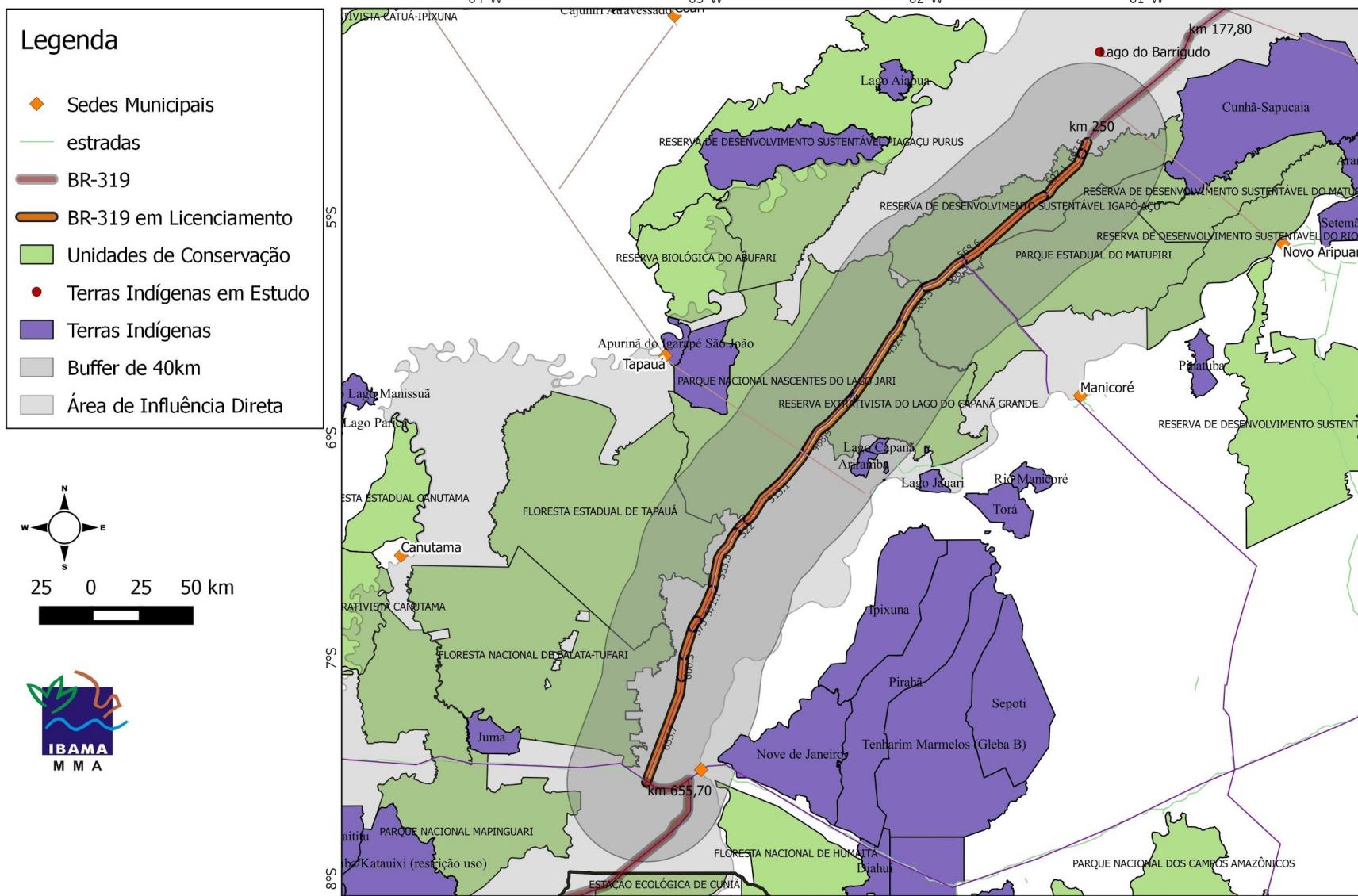
Brasília, 20 de junho de 2017.

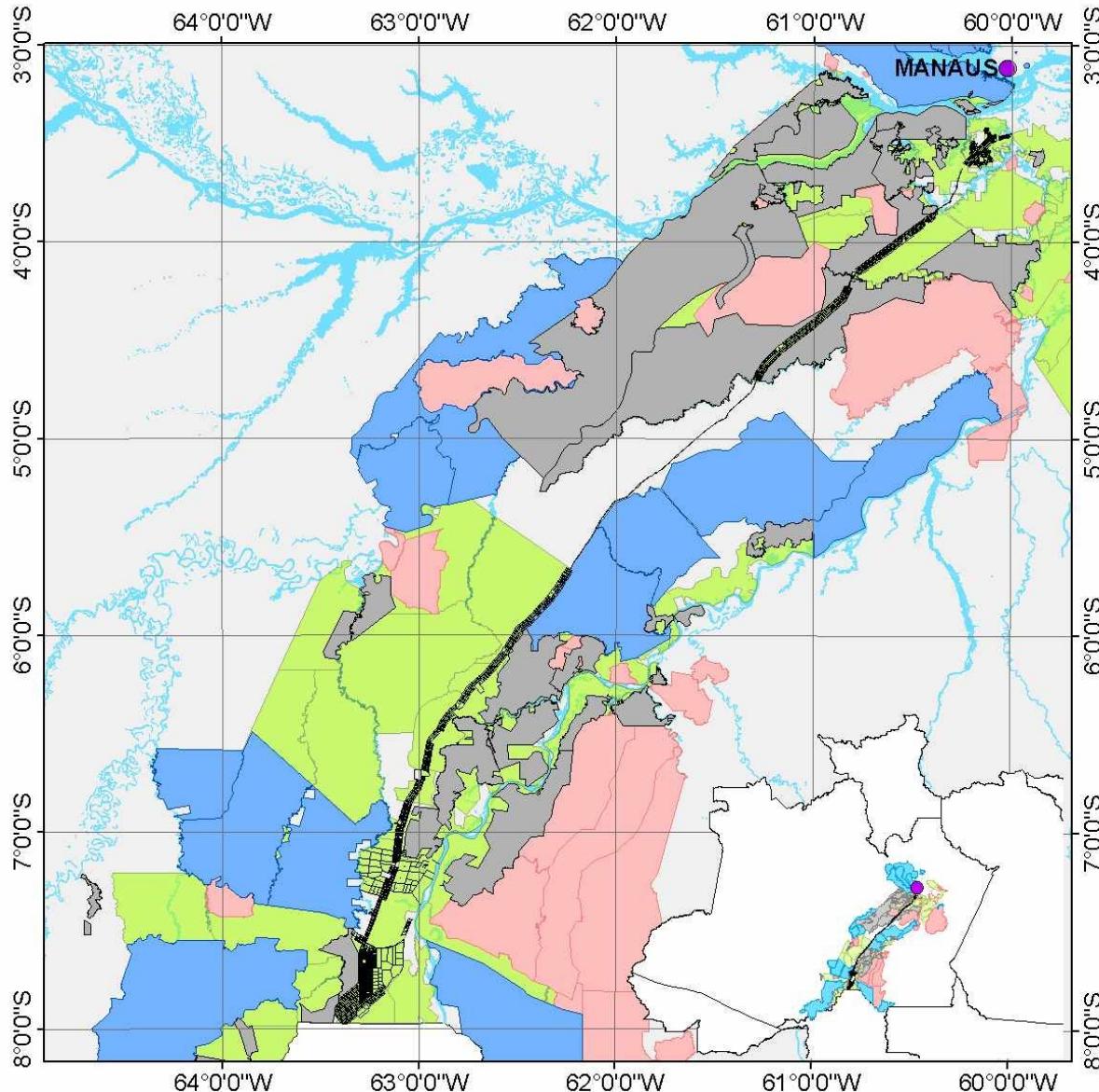
Para discussão

- Mapas do trecho
- Histórico do processo IBAMA
- Termo de Acordo e Compromisso e posterior Termo Aditivo ao TAC
- Peculiaridades do empreendimento e região;
- Estudo de Impacto Ambiental - EIA
- Questões Cruciais para o Empreendimento e para a região



BR-319 e Unidades de Conservação e Terras Indígenas



**Legenda**

- MANAUS
- BR-319
- Projetos de assentamento
- Unidades de Conservação
- Terras Indígenas
- Áreas arreacadadas
- Hidrografia

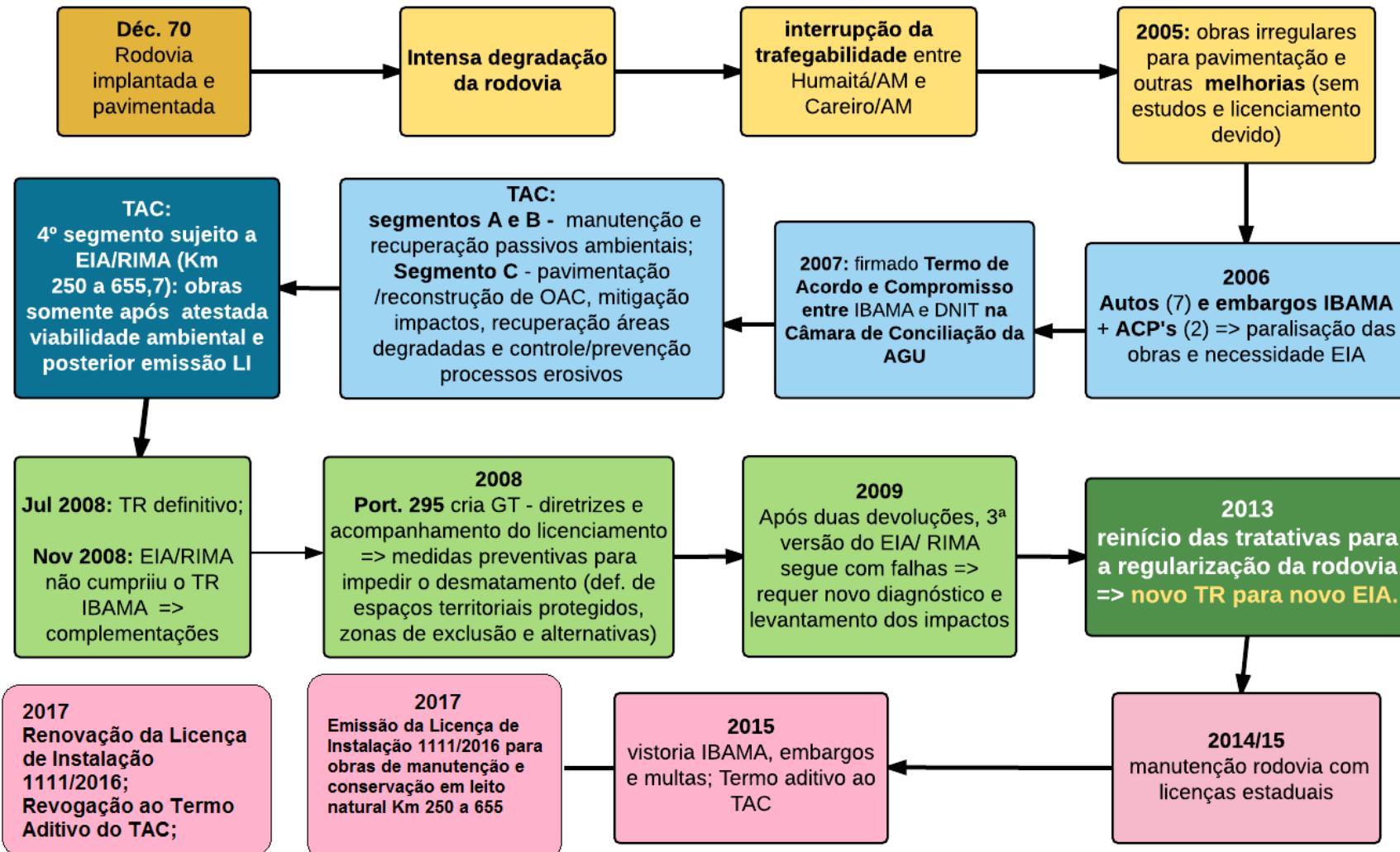
INSTITUTO NACIONAL DE COLONIZAÇÃO
E REFORMA AGRÁRIA
SR(15) - T



Elaboração: Eng. Florestal Pedro Penedo

Fonte: INCRA, 2009

Histórico do processo IBAMA



Em maio de 2017, por decisão judicial, foi anulado o Termo Aditivo ao Termo de Acordo celebrado entre IBAMA e DNIT.

Diante da decisão, o Ibama informou ao MPF e ao DNIT a suspensão da Licença de Instalação 1111/2016 – Renovação, por meio dos ofícios nº 85/2017/GABIN-IBAMA e 86/2017/GABIN-IBAMA, datados de 7 de junho de 2017.

Peculiaridades

Peculiaridades da região

Fragilidades ao longo da rodovia

Diversidade de ecossistemas ambientalmente sensíveis ambientes, em bom estado de conservação, contendo espécies endêmicas e ameaçadas.

Heterogeneidade de ambientes

Ecorregiões do Interflúvio Madeira - Purus => diferentes impactos, diferentes soluções de engenharia, diferentes medidas mitigadoras

Incertezas

Regularização e estruturação de UC's (especialmente as de uso sustentável) e TI's; situação fundiária

Ameaças

Ocupação e exploração desordenada de áreas (assentamentos) com características naturais e capacidade de suporte pouco conhecidas => comprometimento da sustentabilidade



Fonte: Vistoria IBAMA (2009).

Peculiaridades do empreendimento:

- 1) Ligação terrestre entre Porto Velho/RO e Manaus/AM;**
- 2) Intensa degradação por falta de manutenção/ conservação, inadequação do projeto, e elevado regime pluviométrico**
- 3) Em 2006:**
obras irregulares (áreas de apoio - jazidas, bota-foras, depósitos, canteiros-de-obra, usinas de asfalto - substituição de obras-de-arte) **desmatamentos, ocupação e/ou intervenção em APP, assoreamento e/ou aterrramento de rios e igarapés, etc.**

Resultado: danos ambientais e redução da trafegabilidade.



Fonte: Vistoria IBAMA
(2009)



Fonte: Relatório de Vistoria IBAMA (2015)



Termo de Acordo e Compromisso - TAC (IBAMA e DNIT, 2007)

Termo de Acordo e Compromisso - TAC (IBAMA e DNIT - 2007)

Segmentos A (Km's 0,0 ao 177,8; Manaus-AM - Rio Tupanã) e **B** (Km 655,7 ao Km 877; Entr. BR-230 – Trav.Rio Madeira): obras manutenção autorizadas, sem interrupção trafegabilidade.

Segmento C (Km 177 ao Km 250; Rio Tupana - início Trecho do ‘meio’): obras de pavimentação/reconstrução em andamento naquele momento autorizadas => negociações na *Câmara de Conciliação AGU, IBAMA e DNIT* (jun/2007) visavam ***não agravar processos erosivos/ assoreamento com a paralisação das obras.***

4º segmento: ‘trecho do meio’; km 250 ao 655,7 (Fim das obras segmento C - Entr. BR-230(A)): área de grande vulnerabilidade; *sujeito à elaboração de EIA/RIMA*

**Vulnerabilidade ambiental: risco x incapacidade
prevenção/ação x dificuldade adaptação**

Principal fator de risco: Desmatamento



Evolução do desmatamento na área de influência da rodovia BR-319 (Vila Realidade)

Global Forest Change 2000–2014
(Universidade de Maryland)

Legenda

- BR_319_AM
- Cursos d'agua_ANA
- Cobertura florestal remanescente
- Desmatamento até 2003
- Desmatamento 2004-2012
- Desmatamento 2013-2014

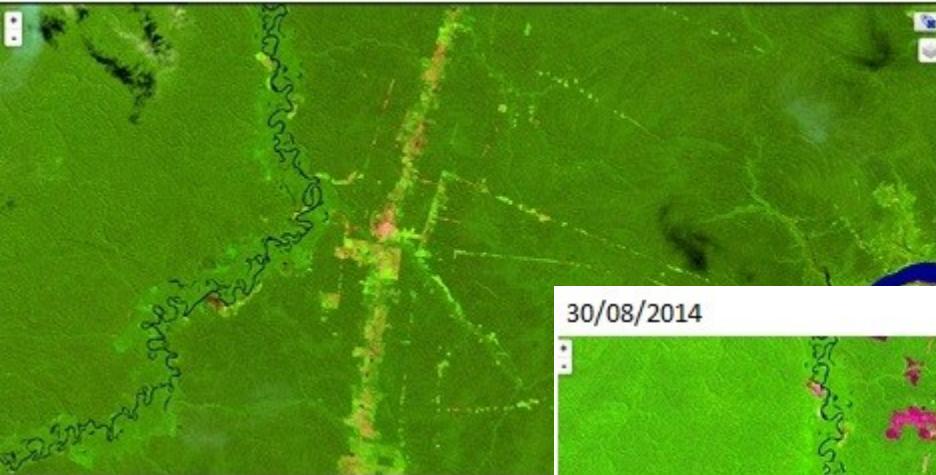
N



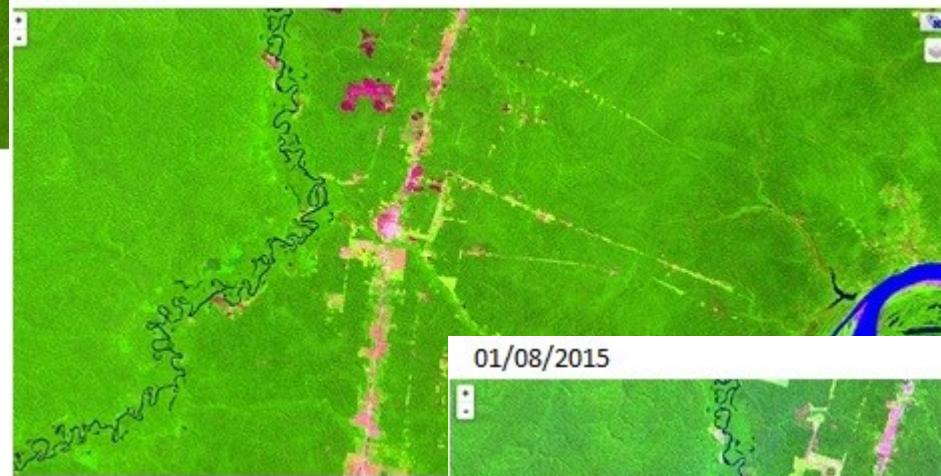
2500 0 2500 5000 7500 10000 m

10/07/2013

Trecho: Entrocamento BR230 - Distrito Realidade



30/08/2014



01/08/2015



Imagen: Landsat 8

Fonte: USGS - United States Geological Survey

Termo Aditivo ao Termo de Compromisso

Objeto: estabelecer critérios, procedimentos e responsabilidades do DNIT e do IBAMA, com a finalidade de disciplinar os serviços de conservação e manutenção da BR 319/AM, no trecho entre o km 250 e o Km 655,7, objeto da Licença Ambiental Única – LAU 422/2014 – IPAAM e que se encontram sob a responsabilidade do DNIT.

Não permite a pavimentação das obras, podendo o DNIT realizar apenas obras de:

- 1) recomposição de aterro;**
- 2) recomposição de revestimento primário;**
- 3) limpeza lateral;**
- 4) Roçada;**
- 5) Reforma, recomposição, reconstituição e reposição de pontes de madeira;**
- 6) Substituição de bueiros metálicos rompidos.**

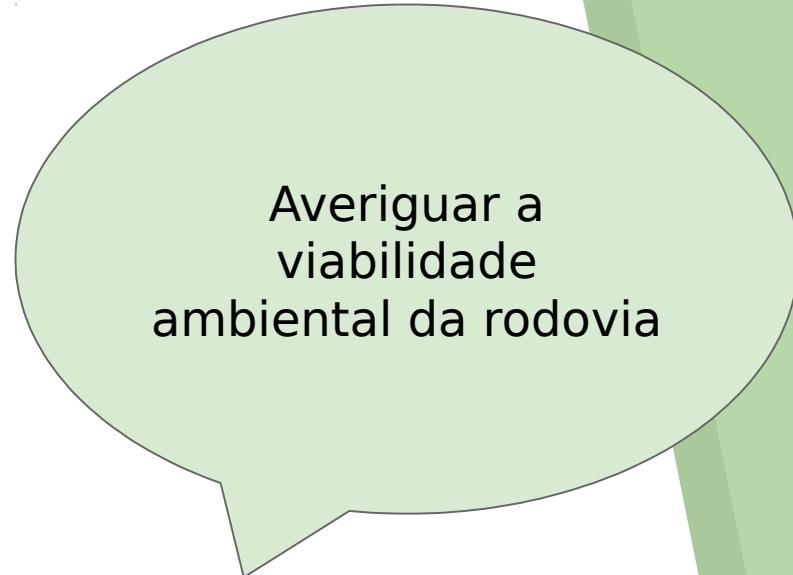
Estudo de Impacto Ambiental (2008)

EIA

- 1. Apresentado em nov/2008; não aprovado: com fragilidades**
 - a. Por que não foi aprovado? Não atendeu ao TR**
 - b. Principais problemas identificados:**
 - i. não cumpriu o critério de sazonalidade**
 - ii. não atendeu aos requisitos técnicos mínimos**
 - iii. resultados primários não correspondiam à realidade em campo**
 - iv. sub amostragem da diversidade local (insuficiência do esforço de coleta - fauna e flora)**
- 2. 2008/2009: novas versões apenas com justificativas para não atendimento => impeditivo para a análise de viabilidade ambiental**
- 3. 2013/2017: Necessidade de novo EIA, com novo Termo de Referência em decorrência do prazo legal => no aguardo pelo IBAMA**

Questões Cruciais (para reflexão com o novo EIA ainda não entregue ao Ibama)

Questões Cruciais



Qual a *vulnerabilidade* do ambiente? Quais os *impactos ambientais* previsíveis no modelo de transporte sugerido? É o *mais adequado* para a região?

Quais *medidas* de mitigação necessárias? Quais os *custos ambientais*? Quais os *benefícios*? Quem serão os beneficiados? Quem se pretende atingir?

Questões Cruciais (TR, EIA e Pareceres)

Para o Licenciamento Ambiental

1. TR: Avaliação de Alternativas de modais (hidrovia e ferrovia);
2. Viabilidade a considerar atributos ambientais, peculiaridades e **benefícios/custos ambientais** (pressão pelo desmatamento e exploração madeireira ilegal, grilagem etc), além dos financeiros e econômicos;
3. **Área geograficamente isolada**: essencial o diagnóstico pleno dos meios biótico, físico e socioeconômico dos ambientes a serem afetados e **previsão adequada dos impactos** → medidas mitigadoras conforme vulnerabilidade do ambiente;
4. **Ex. Estrada Parque**: alternativa para estradas de baixo tráfego, em áreas naturais, *a ser estudada* → EIA deve identificar atributos ambientais e sociais a serem preservados e propor alternativas tecnológicas mais viáveis (fora do modelo padrão);

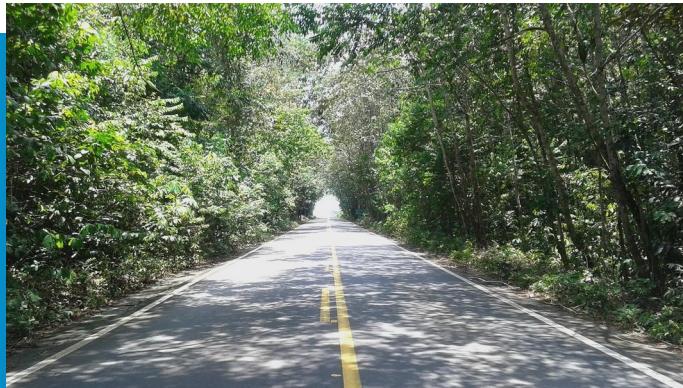
Questões Cruciais (que afetam o licenciamento)

Para a Gestão Governamental:

1. **Problemas associados à rodovia:** efeito “espinha de peixe”, biopirataria, queimadas/desmatamento, uso desordenado recursos naturais.
2. Ampliar conhecimento de áreas prioritárias para conservação
3. Rodovia como solução de **transporte** OU **vetor do desmatamento ilegal?**
 - a. **Estruturação e Regularização fundiária** (áreas protegidas, terras indígenas e assentamentos rurais)
 - b. **Planejamento intergovernamental:** recursos para fiscalização, controle de tráfego, de incêndios, de cargas, da ocupação etc.
 - c. **Governança - Presença do Estado:** qualidade ambiental às populações ribeirinhas, assentados/pequenos produtores etc.
4. Controle das obras (**instalação**) e do tráfego (**operação**)

 **Trafegabilidade COM SUSTENTABILIDADE**

Soluções a serem pensadas



Biological safety belts (BSBs) are a set of measures that aim to reduce the impact of roads on the environment, particularly on biodiversity. They include measures such as underpasses, overpasses, and green walls, which allow animals to cross the road safely and reduce the risk of habitat fragmentation and loss.

Fotos meramente ilustrativas



Obrigado!

Jônatas Souza da Trindade
Diretor de Licenciamento Ambiental - Substituto
Tel: (61) 3316-1282, 3316-1293 e 3316-
1745
e-mail: jonatas.trindade@ibama.gov.br

Linha verde
0800-618080