



## BR-319/AM/RO

### Histórico do licenciamento ambiental da rodovia e situação dos instrumentos celebrados para o atendimento às condições do licenciamento.

- Subsídios para resposta ao Ofício N° 230/2016/6OFICIO/PR/AM – SEC.EXT, referente ao Inquérito Civil Público nº 1.13.000.000151/2016-20.



Brasília, 24 de novembro de 2016.

## Sumário

1. Contextualização .....	3
2. Histórico do licenciamento ambiental da rodovia .....	6
3. Síntese das atividades realizadas pelo DNIT na BR 319 .....	19
4. Elaboração de Estudos Ambientais e Programas Ambientais .....	23
5. Situação dos Estudos Ambientais – EIA/RIMA .....	27
6. Pré - Condicionantes do Licenciamento Ambiental .....	36
7. Situação dos Instrumentos geridos pela CGMAB visando a obtenção do licenciamento ambiental da rodovia.....	42
8. Conclusão .....	48

## 1. Contextualização

Em 14 de julho de 2016, esta **Coordenação Geral de Meio Ambiente – CGMAB** recebeu a Mensagem Eletrônica SRDNIT/AM nº 118/2016 encaminhada pela **Superintendência Regional do DNIT no Estado do Amazonas – SRDNIT/AM**.

A referida mensagem encaminhou o OFÍCIO Nº 230/2016/6OFICIO/PR/AM – SEC.EXT, recebido na SRDNIT/AM em 21 de junho de 2016, em referência ao Inquérito Civil Público nº 1.13.000.000151/2016-20, instaurado com a finalidade de:

*“apurar eventuais ilícitos funcionais e atos de improbidade administrativa, bem como dano ao erário em decorrência de contrato de manutenção decorrente da possível inércia ou exigências ambientais injustificadas dos entes federais envolvidos (DNIT e IBAMA)”, devendo ainda, “indicar o número de contrato, empresa contratada, tipo de serviço, prazo médio de duração dos serviços/obras após sua conclusão, valor previsto, valor executado/pago”.*

Nesse contexto, esta CGMAB solicitou serviço de consultoria especializada para a elaboração do presente relatório, como o objetivo de apresentar **subsídios à resposta da Superintendência Regional do DNIT no Estado do Amazonas ao Ministério Público Federal**. Para tanto, foram consultados os processos administrativos abertos para tratar das questões ambientais da BR – 319, bem

como aqueles ligados aos contratos realizados nesta Coordenação-Geral. Assim, este relatório buscou, de forma resumida, evidenciar o histórico das ações para atender o licenciamento da BR-319.

Por outro lado, vale destacar, a princípio, que o **dever de informar o número de contrato, empresa contratada, tipo de serviço, prazo médio de duração dos serviços e obras, sua conclusão, valor previsto, valor executado e pago é da Superintendência Regional do DNIT no Estado do Amazonas**, informações que constroem o impacto das condições ambientais na BR 319.

**Cabe registrar, ainda, que a Coordenação-Geral não possui gerência sob quaisquer contratos de obras da BR 319.** Isto porque compete a esta CGMAB coordenar, controlar, administrar e executar as atividades de gestão ambiental, em todas as fases, dos empreendimentos de transportes do DNIT. A Coordenação de Regularização e Informação Ambiental – CRIAM se propõe, neste relatório, compilar as informações e os dados apresentados pelos serviços de consultoria ora solicitado.

Assim, a solicitação proferida pelo Ministério Público Federal para requisitar as informações/relação completa de todos os contratos de manutenção celebrados envolvendo a rodovia BR-319/AM, nos últimos 10 (dez) anos são de responsabilidade da Superintendência Regional do DNIT no Estado do Amazonas e da Diretoria de Infraestrutura Rodoviária – DIR. **Esta CGMAB irá abordar as questões ambientais correlatas desde o início do processo de licenciamento ambiental em 2001.**

Por um lado, o presente documento buscará resumir, especialmente, os atos praticados no processo de licenciamento ambiental das obras de manutenção da rodovia BR-319/AM/RO, bem como sobre os “contratos ambientais” realizados em função das exigências ambientais para o licenciamento ambiental de manutenção dos trechos rodoviários pertinentes.

Além disso, o documento irá tratar, também, das informações acerca das exigências ambientais para o processo de licenciamento das obras de reconstrução rodovia BR-319/AM/RO, ou seja, apresentar informações sobre os estudos e projetos visando a “repavimentação” do “trecho do meio” da aludida rodovia.

Assim, restará abordado neste documento as “questões ambientais” consideradas relevantes e inerentes a 2 (dois) tipos de serviços de engenharia desenvolvidos pelo DNIT para a rodovia BR 319/AM, a saber:

- (i) **Manutenção rodoviária, como os serviços de conservação e restauração da rodovia;**
- (ii) **Reconstrução da rodovia, como a pavimentação da rodovia.**

**Cabe destacar, por fim, que não é de competência desta Coordenação-Geral de Meio Ambiente – CGMAB a apresentação de informações acerca de projetos de engenharia desta rodovia.**

Por fim, diante da grande quantidade de informações acerca do histórico do processo de licenciamento ambiental da rodovia em comento, além das informações sobre as providências adotadas para a obtenção do referido

licenciamento ambiental, dada a complexidade e quantidade de atores e atos envolvidos, resta registrar que a autenticidade das informações repassadas a esta CRIA não se pautam em registros emanados pelas demais Coordenações desta CGMAB (Coordenação de Estudos e Projetos Ambientais e Coordenação de Acompanhamento Ambiental de Obras e Serviços), mas sim a partir dos serviços de consultoria solicitados.

Finalmente, destaca-se que o Relatório leva em conta as informações estritamente encaminhadas pelo consultor responsável pela análise dos PA DNIT nº 50600.003757/2005-87 e PA DNIT nº 50600.060329/2012-81, as quais receberam **contribuições do servidor que abaixo assina o presente documento na qualidade de “revisor” lotado nesta Coordenação de Regularização e Informação Ambiental; sem, contudo, justificar a autoria das informações ora relatados.**

## **2. Histórico do licenciamento ambiental da rodovia**

A BR-319 foi pavimentada e inaugurada na década de 1970, dentro do contexto de integração da Amazônia promovido pelo regime militar, especialmente voltado para ligar duas capitais do norte, ou seja: a capital rondoniense (Porto Velho) e a capital amazonense (Manaus), conectando por terra o povo de Manaus à região central do Brasil via BR 364, até São Saulo.

Após décadas sem manutenção, desde sua inauguração em 1976, a rodovia, que tem uma extensão de 885km, se tornou praticamente intransitável e intransponível na prática, em especial no segmento compreendido entre os km 250 e km 655,7, o “trecho do meio”, onde a capa asfáltica se tornou quase inexistente, tornando desaconselhável a viagem.

Nesse contexto, serão apresentadas informações acerca do processo de licenciamento ambiental da BR 319-AM/RO, das ações judiciais pertinentes, bem como detalhes específicos sobre as negociações junto ao órgão licenciador até a celebração do Termo de Acordo e Compromisso em 22/07/2007 entre o DNIT e o IBAMA, constantes do PA DNIT nº 50600.003757/05-87.

**Vale lembrar que o Ministério dos Transportes e Ministério do Meio Ambiente construíram e editaram a Portaria Interministerial Nº 273, de 03 de novembro de 2004, quando estabeleceram diretrizes e regras para o Programa Nacional de Regularização Ambiental de Rodovias Federais; atualmente organizado como Programa de Rodovias Federais Ambientalmente Sustentáveis – PROFAS, (Portaria MMA/MT nº 288/2013).**

O arranjo institucional proposto à época visava adequar a malha rodoviária federal (56 mil km) à política ambiental existente, contabilizando as normas ambientais às atividades de conservação, manutenção, restauração e melhoria permanente da malha rodoviária federal. **Assim, o art. 5º da referida Portaria Interministerial nº 273/2004 AUTORIZAVA a execução das**

**atividades de manutenção, conservação e restauração em rodovias  
pavimentadas.**

Feita a contextualização e as ressalvas iniciais, passa-se a informar que o processo de licenciamento se iniciou junto ao Instituto de Proteção Ambiental do Amazonas – IPAAM.

Em 08 de janeiro de 2001, IPAAM o emitiu:

- A Licença de Instalação - LI nº 002/97-01, a fim de autorizar as obras de recuperação e pavimentação da rodovia BR-319, no trecho compreendido entre o km 0 e km 102.

- A Licença de Instalação - LI nº 055/00, a fim de autorizar as obras de recuperação e pavimentação da rodovia, entre os km 102 e km 166, constando obras de terraplenagem, drenagem, artes correntes, pavimentação, transporte de material betuminoso, sinalização e obras complementares.

- A Licença de Instalação - LI nº 412/01, a fim de autorizar as obras de recuperação e pavimentação da rodovia, no trecho compreendido entre os km 166 a 370.

Em 28 de janeiro de 2002, o IPAAM emitiu:

- A Licença de Instalação - LI nº 091/01-01 para a execução das obras de recuperação e pavimentação da rodovia no segmento compreendido entre os km 370 e 859,5.



No entanto, em 01 de julho de 2005, por meio do Ofício nº 436/2005 – COAIR/CGLIC/DILIQ/IBAMA, o IBAMA informa que as licenças emitidas pelo Instituto de Proteção Ambiental do Amazonas são de competência do IBAMA, por se tratar de rodovia federal.

Em 22 de julho de 2005, por meio do Ofício 359/2005/CGMAB/DPP, o DNIT informa ao IBAMA que o empreendimento BR-319 se trata de restauração de pavimento já existente e que se enquadra na Portaria Interministerial nº 273/2004, de 03 de novembro de 2004.

Contudo, consta do processo, que em DEFERÊNCIA à LIMINAR PUGNADA, de 28 de julho de 2005, surge determinação para que seja sustado o início das obras de recuperação BR-319 ou, se já iniciadas, que sejam suspensas as obras, enquanto não for comprovado perante Juízo a realização dos estudos de impacto ambiental e a celebração do Termo de Compromisso de Ajustamento de Conduta, nos moldes da Lei nº 10.683/03, da Lei nº 10.683/03, da Lei nº 6938/81 e da Portaria Interministerial nº 273/2004. Ademais, o não cumprimento da referida Liminar ensejaria na multa diária de R\$ 10.000,00 (dez mil reais) assim estabelecida pela inobservância da mesma, além de implicações penais e administrativas.

Em 09 de agosto de 2005, o DNIT, por meio do Ofício nº 391/2005/CGMAB/DPP, apresentou ao IBAMA o requerimento de Licença de Operação, bem como o Relatório de Caracterização do empreendimento para toda a rodovia BR 319.

Em 12 de agosto de 2005, o IBAMA emitiu o Ofício nº 477/2005 – CGLIC/DILIQ/IBAMA, que informa ao DNIT acerca da vistoria a ser realizada na rodovia entre os dias 14 a 20 de agosto de 2005.

Já em 01 de setembro de 2005, por outro lado, o Tribunal Regional Federal da 1ª Região, por meio do Desembargador Presidente, expediu a Suspensão de Segurança nº 2005.01.00.05857-7/AM.

A decisão do TRF suspendeu o efeito da liminar deferida pela justiça da 2ª Vara da Seção Judiciária do Amazonas, nos Autos da Ação Cautelar nº 2005.32.00.004906-7.

**Em 20 de setembro de 2005, foi publicado no Diário Oficial da União fl. 78, Seção 3, o requerimento de Licença de Operação para a execução de obras de restauração e melhoria nos 880,4 km de extensão da BR-319.**

Em 03 de outubro de 2005, a 2ª Vara Federal da Seção Judiciária do Estado do Amazonas, na Decisão nº 53/2005 – 2ª Vara Federal deferiu o provimento pugnado, determinando:

- a. ***A suspensão imediata de todos os efeitos dos contratos assinados a partir do processo licitatório relacionado ao Edital nº 299/2004-00, com a consequente paralisação imediata dos trabalhos a eles relativos e da cessação dos pagamentos e repasses de recursos públicos às empresas vencedoras do certame em epígrafe, porque eivado indícios de fortes irregularidades;***
- b. **A elaboração no prazo de 60 (sessenta) dias do Relatório Ambiental Preliminar, que deverá ser submetido ao IBAMA para fins de licenciamento ambiental para execução das obras na**

rodovia BR-319, de modo que se cumpram dispositivos insertos na

Lei de Licitações;

c. *A apresentação de cópia autenticada dos instrumentos dos contratos celebrados, bem como de cópia dos autos referentes ao processos licitatórios correspondentes ao Edital nº 299/2004-00 e, ainda, a indicação dos recursos repassados, a qualquer título, às empresas vencedoras dessa licitação, com identificação das quantias e individualização dos recebedores dos dinheiros públicos.*

Além disso, ressalta-se que em caso de descumprimento, a Justiça Federal por meio da 2ª Vara Federal da Seção Judiciária do Estado do Amazonas informa que culminará na multa diária de R\$ 50.000 (cinquenta mil reais). O Edital nº 299/2004-00 visava a contratação de empresas especializadas para a execução, sob o regime de empreitada a preço global, dos serviços necessários à elaboração de Projetos Executivos de Engenharia para Pavimentação, Melhoramentos e Restauração da Rodovia BR-319/AM, subdivido em 4 (quatro), entre o KM 370,0 e o KM 655,7.

Em 18 de outubro de 2005, o IBAMA notificou o DNIT, via a **Notificação nº 511451 - Série B**, para apresentar o Requerimento de licenciamento ambiental das obras da rodovia BR 319.

Nesse cenário institucional, por meio do despacho do **Advogado Geral da União, em 14 de outubro de 2005**, foi solicitada a indicação de representantes do DNIT para compor a **Câmara de Conciliação e Arbitragem da Administração Federal – CCAF**, a fim de tratar das questões ambientais da BR 319. Em 19 de

outubro de 2005, no Ofício nº 2071/2005/DG, o DNIT indicou o Procurador Geral do DNIT como membro da referida CCAF.

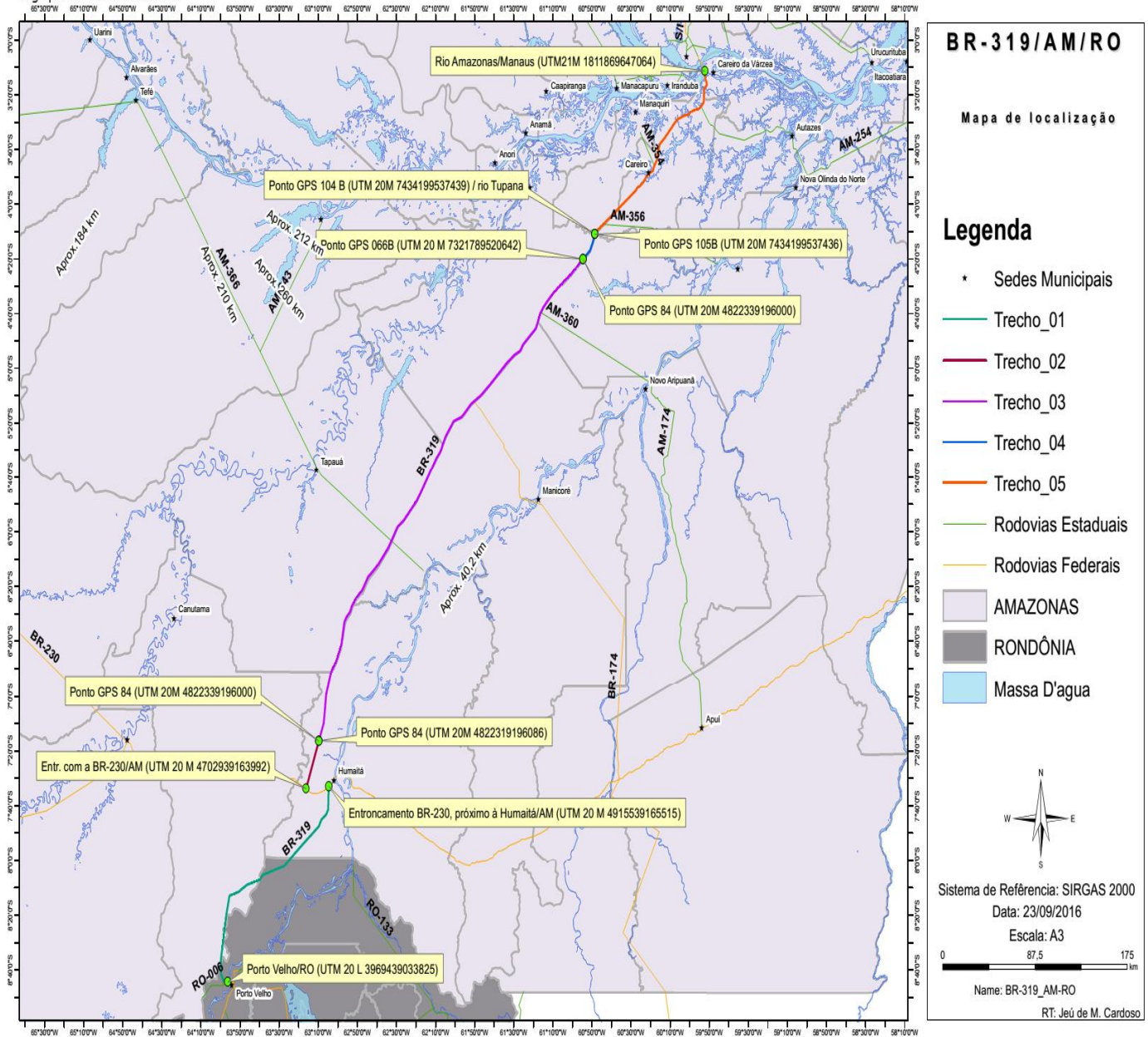
Em 17 de outubro de 2005, por meio do Ofício nº 095/2005/DIT, o DNIT enviou ao IBAMA a minuta do Termo e Compromisso de Ajustamento de Conduta – TCA, visando a regularização ambiental da rodovia BR-319.

**Em 17 de outubro de 2005, o IBAMA apresentou o Ofício nº 639/2005-SILIQ/IBAMA, com o relatório de vistoria, encaminhado por meio do Parecer Técnico nº 091/2005 – COAIR/CGLIC/DILIC/IBAMA.**

**No referido documento o IBAMA segmentou a rodovia em 5 trechos:**

- Trecho 1 – Porto Velho/RO (UTM 20 L 3969/43/9033825) ao entroncamento BR-230, próximo à Humaitá/AM (UTM 20 M 491553/9165515), com cerca de 200 km;*
- Trecho 2 – Entroncamento com a BR-230/AM (UTM 20 M 470293/9163992) ao Ponto GPS 84 (UTM 20M 48223/9196086), com cerca de 34 km;*
- Trecho 3 - Ponto GPS 84 (UTM 20M 482233/9196) ao Ponto GPS 066B (UTM 20M 732178/95520642), com cerca de 450 km;*
- Trecho 4 – Ponto GPS 066B (UTM 20 M 732178/9520642) ao Ponto GPS 104 B (UTM 20M 73419/9537439) / rio Tupana, com cerca de 24 km.*
- Trecho 5 - Ponto GPS 105B (UTM 20M 743419/9537436) ao rio Amazonas/Manaus (UTM21M 181186/9647064), com cerca de 180 km.*

High performance. Delivered.



Conforme delimitações dos trechos acima delineados, foram definidos os seguintes encaminhamentos pelo Ibama para fins de adequação do empreendimento:

- **Trecho 1, 2 e 5:** após levantamento da situação ambiental da rodovia poderá ser realizado **Termo de Ajustamento de Conduta**, com base na **Portaria Interministerial nº 273/2004**, entre DNIT e IBAMA.
- **Trecho 3:** Conforme Art. 8º da Portaria Interministerial nº 273/2004, este trecho não se enquadra na possibilidade de realização de TAC, demandando **licenciamento ambiental normal, com elaboração de Termo de Referência para elaboração de Termo de Referência para realização do Estudo Ambiental (EIA/RIMA)**, com análise da viabilidade ambiental por parte do IBAMA das obras previstas para este trecho, e todos os procedimentos correlatos ao licenciamento.
- **Trecho 4:** trecho sujeito à aplicação de **sanções por construir obras ou empreendimentos sem a devida licença do Órgão Ambiental competente**, sendo necessário medidas de contenção dos processos erosivos nas obras já efetuadas.

Em 24 de outubro de 2005, houve reunião na **Câmara de Conciliação e Arbitragem da Administração Federal - CCAF**, na Sede da Advocacia Geral da União, para tratar do licenciamento ambiental da BR-319.

Em 07 de novembro de 2005, o DNIT enviou ao IBAMA o Ofício nº 546/CGMAB/DPP, com o Diagnóstico Socioambiental, com vista a elaboração do Termo de Compromisso e Ajustamento de Conduta – TAC, considerando a Portaria Interministerial nº 273/2004.

Em 17 de novembro de 2005, o Tribunal Regional Federal da 1ª Região, por meio do Desembargador Federal, em decisão monocrática, expediu a Suspensão de Segurança, a qual suspendeu o efeito da tutela antecipada concedida pela 2ª Vara da Seção Judiciária do Amazonas, nos Autos da Ação Civil Pública nº 2005.32.00.005731-4.

Em 24 de novembro de 2005, por meio do Ofício nº 721/2005/DILIQ/IBAMA, o IBAMA procedeu a devolução do Diagnóstico Socioambiental encaminhado pelo DNIT em 07 de novembro de 2005, por meio do Ofício nº 546/CGMAB/DPP.

**Por meio do mesmo Ofício nº 721/2005/DILIQ/IBAMA, de 24 de novembro de 2005, o IBAMA informou sobre a necessidade de apresentar para os trechos 3 e 4 o Estudo de Impacto Ambiental – EIA.**

Em 14 de agosto de 2006, foi realizada a vistoria técnica na BR-319 pelo IBAMA, com objetivo de verificar a situação das obras de pavimentação da rodovia, na qual resultou no Relatório de Vistoria nº 2026/2006-COTRA/CGTMO/DILIC/IBAMA.

**Em 28 de novembro de 2006, por meio do Aviso nº 1360/Gab-C.Civil, a Ministra da Casa Civil da Presidência da República informou que o Ministério dos Transportes deve retomar a reconstrução da rodovia BR-319 e a elaboração de um novo EIA/RIMA para o novo trecho da rodovia sem condições de tráfego (aproximadamente 450 km).**

**Assim sendo, em 15 de dezembro de 2006, o DNIT enviou o Ofício nº 862/2006/CGMAB/DPP com o requerimento de licença prévia para as obras de pavimentação da rodovia entre os km 370 e 655,7.**

O requerimento de licença prévia foi publicado no Diário Oficial da União, seção 3 pagina 222, em 29 de novembro de 2006.

**Em 23 de janeiro de 2007, no Ofício nº 09/2007 – CGTMO/DILIC/IBAMA, o IBAMA demonstra que o requerimento apresentado pelo DNIT no Ofício nº**

**862/2006/CGMAB/DPP não corresponde a extensão total da rodovia que demanda de licenciamento ambiental prévio e que o trecho da rodovia que demandaria de licenciamento ambiental ordinário seria compreendido entre os km 177 e 654.**

Em 08 de fevereiro de 2007, o DNIT enviou o Ofício nº 145/2007/CGMAB/DPP, com o requerimento de licença prévia, para o segmento km 168,5 a km 678,6, ao passo que solicitou desconsiderar o requerimento encaminhado por intermédio do Ofício nº 862/2006/CGMAB/DPP, de 15 de dezembro de 2006.

Em 26 de fevereiro de 2007 foi publicado no Diário Oficial da União, Seção 3, página 80, o requerimento supracitado.

Em 02 de março de 2007 foi realizada a segunda reunião de conciliação na Câmara de Conciliação e Arbitragem da Administração Federal - CCAF.

**Em 08 de março de 2007, o IBAMA encaminhou ao DNIT o Ofício nº 98/2007 – CGTMO/DILIC/IBAMA, tendo como anexo a minuta do Termo de Ajustamento de Conduta, o qual constava que seriam paralisadas quaisquer obras nos segmentos compreendidos entre os km 217,8 e 655,7.**

Em 16 de março de 2007, o DNIT envia o Ofício nº 284/CGMAB/DPP/2007, com encaminhamento da minuta de TAC para a análise do IBAMA.

Em 19 de março de 2007, o IBAMA restitui a minuta do TAC ao DNIT por meio do Ofício nº 125/2007 – CGTMO/DILIC/IBAMA.

Em 21 de março de 2007, o DNIT enviou o Ofício nº 310/CGMAB/DPP/2007, com a nova versão do Termo de Ajustamento de Conduta ao IBAMA.

**Em 23 de março de 2007, por meio do Despacho nº 0774/2007/PROGE/COJUD, o DNIT foi solicitado a se posicionar sobre a minuta do TAC.**



Em 16 de abril de 2007, por meio do Ofício nº 441/2007/CGMAB/DPP, o DNIT enviou ao IBAMA a publicação do requerimento de Licença Prévia para o segmento compreendido entre o km 168,5 ao km 678,6.

Em 26 de abril de 2007, o DNIT firmou com a Universidade Federal do Amazonas – UFAM o Plano de Trabalho, cujo objeto visava a regularização ambiental da rodovia BR-319.

**Para o trecho dimensionado inicialmente entre os km 370 e 655,7, foram necessário elaborar os seguintes documentos: Estudo de Impacto Ambiental – EIA, Relatório de Impacto Ambiental – RIMA, Elaboração dos Planos Básicos Ambientais – PBA e Elaboração do Plano de Supressão de Vegetação,**

**Para o trecho em obras compreendido entre os km 166,0 e km 370 e entre os quilômetros 655,7 e 877,4, sob força de liminar, foi necessária a elaboração dos seguintes documentos: Plano Ambiental de Construção – PAC, Gerenciamento Ambiental, Programa de Educação Ambiental e Comunicação Social.**

Enfim, em 22 de junho de 2007, por meio do Ofício nº 1521/2007/DG, foi assinado o Termo de Acordo e Compromisso – TAC, dando fim a divergência institucional entre as Autarquias e disciplinando a execução das citadas obras, sob o prisma da proteção do meio ambiente.

**O Termo de Acordo e Compromisso – TAC autorizou as obras nos Segmentos A, B e C, do mesmo modo que exigiu a elaboração do EIA/RIMA para o trecho localizado entre Km 250 ao Km 655,7, que acabou sendo reconhecido como “trecho do meio” da BR 319.**

TRECHOS SEPARADOS POR TIPOS DE OBRAS – CONSTANTE DO TAC DNIT/IBAMA-2007			
MANUTENÇÃO, CONSERVAÇÃO E RESTAURAÇÃO		KM INICIAL	KM FINAL
SEGMENTO A	MANAUS – TRAVESSIA DO RIO TUPUNÃ (OU TUPANA)	0,00	177,8
SEGMENTO B	ENTRONCAMENTO BR-230(A) - INÍCIO TRAVESSIA RIO MADEIRA (PORTO VELHO)	655,7	877,4
AMPLIAÇÃO DA CAPACIDADE (PAVIMENTAÇÃO/RECONSTRUÇÃO) (CONTINUIDADE DAS OBRAS VIA TAC)		KM INICIAL	KM FINAL
SEGMENTO C	TRAVESSIA RIO TUPUNÃ (OU TUPANA) – FIM DAS OBRAS (TOTALIZANDO 72,2 KM)	177,8	250
AMPLIAÇÃO DA CAPACIDADE (PAVIMENTAÇÃO/RECONSTRUÇÃO) (COM DEMANDA DE EIA/RIMA)		KM INICIAL	KM FINAL
----	FIM DAS OBRAS SEGMENTO C - ENTRONCAMENTO BR-230(A)	250	655,7

Diante do exposto, o IBAMA exigiu, em resumo, a elaboração de Estudo de Impacto Ambiental – EIA para as obras de pavimentação no segmento compreendido entre os km 250 ao km 655,7 da Rodovia BR 319.

Com base na Portaria Interministerial nº 273/2004, o Ibama autorizou a realização das obras para os segmentos compreendidos entre os km 0 a km 250 (Segmento A e C) e do km 655,7 o km 877,4 (Segmento B), por meio da execução de Programas Ambientais.

Além disso, cabe acrescentar que em 09 de julho de 2013, o IPAAM emitiu autorização para executar obras de manutenção no leito natural do “trecho do meio”, ou seja, entre km 250 e o km 655,7.

Segmento A (km 0 ao km 177,8)	Segmento C (km 177,8 ao km 250)	EIA/RIMA* (km 250 ao km 655,7)	Segmento B (km 655,7 ao km 877,4)
Serviços de Restauração e Manutenção autorizado desde 22 de junho de 2007.	Serviços de Restauração e Manutenção autorizado desde 22 de junho de 2007.	Serviços de Manutenção em leito natural autorizado a partir de 09 de julho de 2013, por meio da LAU nº111/2013.	Serviços de Restauração e Manutenção autorizado desde 22 de junho de 2007.

\* Cabe destacar que no segmento compreendido entre o km 250 ao km 655,7, as obras de pavimentação e reconstrução da rodovia ainda não estão sendo realizadas pois não possui a autorização do órgão ambiental - Ibama.

### 3. Síntese das atividades realizadas pelo DNIT na BR 319

a) Obras de manutenção entre os km 0 ao 250 e entre os km 655,7 ao km 877,4, ou seja, segmentos A, B e C

De acordo com o Termo de Acordo e Compromisso, firmado em 22 de julho de 2007, estavam permitidas as atividades de manutenção, conservação e restauração entre os km 0 e km 250, ou seja, no segmento A (Manaus km 0 – Travessia do Rio Tupana km 177,8) e Segmento C (Travessia do Rio Tupana km 177,8 – Fim das obras km 250) e no segmento B - km 655,7 e km 877,4 (Entroncamento BR-230 (A) – Início da Travessia do Rio Madeira). **Dessa forma, tais atividades, de natureza contínua, previstas no Termo de Acordo e Compromisso, estão sendo executadas pelo DNIT.**

b) Obras de “reconstrução” do “trecho do meio” entre os km 250 ao km 655,7

Conforme Termo de Acordo e Compromisso, as obras de pavimentação e reconstrução da rodovia demandariam da emissão da Licença de Instalação e, por isso, de EIA/RIMA. **Considerando que, até o presente momento, a Licença Prévia para a**

reconstrução e pavimentação da rodovia **NÃO** foi expedida, tais atividades não foram sequer iniciadas.

**c) Obras de manutenção em leito natural do “trecho do meio” entre os km 250 ao km 655,7**

Por meio do Memorando nº 247/2012, de 25 de junho de 2012, a Superintendência Regional do DNIT no Estado do Amazonas – SRDNIT/AM apresentou a esta CGMAB a necessidade de restabelecer as condições de trafegabilidade da rodovia, no segmento compreendido entre o km 250 e km 655,7, de forma a evitar acidentes e para garantir a segurança dos usuários, além de manter a comunicação via fibra ótica da cidade de Manaus.

**O Ofício nº 247/2012 solicitava que a demanda fosse enviada ao IBAMA de forma a permitir a execução das seguintes atividades: Recomposição mecanizada de aterro; Recomposição do revestimento primário; Limpeza Lateral; Reforma de pontes de madeira; Substituição de pontilhões de madeiras deterioradas por bueiros; Substituição de bueiros metálicos rompidos.**

Cumpram-se destacar que as medidas de manutenção em leito natural são consideradas paliativas e visam a simples conservação da rodovia, além de proporcionar a ligação terrestre entre as capitais Manaus e Porto Velho, bem como evitar o isolamento das comunidades que habitam as margens da rodovia.

Em 11 de julho de 2012, esta Coordenação Geral de Meio Ambiente expediu o Ofício nº 1204/2012/CGMABDPP, encaminhando ao Ibama o referido Memorando nº 247/2012, recebido da Superintendência Regional do DNIT no Estado do Amazonas.

**Por meio do Ofício nº 100/2012 – CGTMO/DILIC/IBAMA, de 12 de setembro de 2012, o IBAMA apresentou o procedimento de licenciamento ambiental das atividades de conservação da BR-319, em resposta ao Ofício 1204/2012/CGMAB/DPP, no qual informou que as atividades poderiam ser executadas sem licenciamento prévio, desde que restritas à faixa de domínio e em rodovia com processo de regularização ambiental.**

**Contudo o Ibama repassou ao DNIT a opção duas opções: (I) assinar o Termo de Compromisso para dar início ao procedimento de regularização ambiental, se esta fosse uma rodovia prioritária no cronograma estabelecido para tal; ou (II) buscar o licenciamento ambiental pretendido no órgão ambiental do Estado do Amazonas, em decorrência do baixo potencial de impacto ambiental das atividades.**

Assim sendo, visando garantir a trafegabilidade da rodovia, em 09 de julho de 2013, o DNIT obteve junto ao Instituto de Proteção Ambiental do Amazonas – IPAAM a Licença Ambiental Única – LAU nº 111/13, com a finalidade de realizar as atividades de manutenção (conservação/recuperação) entre o Rio Tupana – Rio Igapó Açu, com extensão aproximada de 82,2 km e entre Piquiá e Entroncamento BR-230 com extensão aproximada de 142,60 km.

**Em 15 de agosto de 2015, o IPAAM emitiu a Licença Ambiental Única nº 422/14, para os serviços de manutenção/recuperação da BR-319 (174, Rio Tupana, km 177,8 até a entrada da BR-230, km 655,7).**

A Licença Ambiental Única nº 422/14 autorizava obras de substituição de bueiros, pontes de madeira, remendos localizados, tapa buracos, limpeza inferior da rodovia,

composição de aterros erodidos esporádicos, estabilização de taludes e demais atividades previstas no parágrafo 1º do art. 2º da Portaria Interministerial nº 423, de 26 de outubro de 2011.

Sabe-se, porém, que em 9 de outubro de 2015, o Ibama embargou as obras na rodovia que liga Manaus a Porto Velho, ao passo que emitiu auto de infração no valor de R\$ 7.510.500,00 (sete milhões, quinhentos e dez mil e quinhentos reais). O embargo abrangia o “trecho do meio”, compreendido entre os quilômetros 250 e 655 da rodovia. **No Auto de Infração aplicado em desfavor do DNIT, o IBAMA alegava que havia encontrado indícios de irregularidades na obra e graves danos ambientais.**

**Nesse cenário, em 27 de outubro de 2015, a Justiça Federal acatou os pedidos do Ministério Público Federal no Amazonas (MPF-AM), em caráter liminar, e determinou a suspensão de quaisquer intervenções que estevam sendo realizadas no mesmo trecho da rodovia.**

O Tribunal Regional Federal da 1ª Região (TRF1) suspendeu em 20 de novembro de 2015 a liminar que embargou as obras na BR-319. A decisão foi assinada pelo Presidente do Tribunal Regional Federal da 1ª Região, Desembargador Federal Cândido Ribeiro.

Em 25 de fevereiro de 2016, a Superintendência Regional do DNIT no Estado do Amazonas enviou o Ofício nº 121/2016 – SRDNIT/AM à Superintendência do IBAMA no Estado do Amazonas, contendo o Relatório Técnico do Detalhamento da Execução dos Serviços de Manutenção/Conservação da Rodovia BR-319/AM, no trecho do meio (km 250 ao km 655,7), com o mapa e suas devidas coordenadas geográficas, visando a continuidade do licenciamento ambiental para execução dos serviços de manutenção/conservação da rodovia.

Em 04 de abril de 2016, o IBAMA equalizou com o DNIT as atividades que poderiam ser consideradas de manutenção e, assim, emitiu a Licença de Instalação nº 1111/2016 para as atividades de manutenção na faixa de domínio da rodovia BR-319/AM, no “trecho do meio”, compreendido entre o km 250 e o km 655,7.

#### **4. Elaboração de Estudos Ambientais e Programas Ambientais**

Na busca da regularização ambiental da BR-319, o DNIT firmou em 2 de maio de 2007, antes da assinatura do Termo de Acordo e Compromisso, um instrumento com a Fundação Universidade do Amazonas – FUA, por meio da **Portaria 683**, no valor de R\$ 2.023.306,00 (dois milhões, vinte e três mil trezentos e seis reais), a qual autorizou a Fundação Universidade do Amazonas - FUA a executar os serviços referentes à Gestão Ambiental para reconstrução da BR-319/AM, trecho Porto Velho/RO - Manaus/AM.

O instrumento com a FUA definia a responsabilidade da Universidade para a elaboração e execução do Plano Ambiental de Construção, Elaboração e Execução do Programa de Educação Ambiental e Comunicação Social, entre os km 166 e km 370 e do km 655,7 ao km 877,4; bem como a responsabilidade para elaborar EIA/RIMA, PBA e ASV entre o km 370 e o km 655,7, a ser tratado no próximo tópico.

No entanto, a partir do desentendimento dos órgãos públicos e a medição realizada na Câmara de Conciliação e Arbitragem – AGU surge, em 22 de julho de 2007, o Termo de Acordo e Compromisso que foi firmado entre DNIT e IBAMA para as atividades de manutenção dos segmentos A, B e C da rodovia, obrigando ao DNIT a apresentação ao IBAMA das seguintes medidas e ações ambientais:

- Programas de Gerenciamento Ambiental;

- Plano Ambiental de Construção;
- Programa de Prevenção, Monitoramento e Controle de Processos Erosivos;
- Programa de Controle de Supressão de Vegetação;
- Programa de Gerenciamento de Resíduos Sólidos e Efluentes Líquidos;
- Programa de Prevenção de Endemias;
- Caracterização das Áreas de Preservação Permanente;
- Programa de Recuperação de Áreas Degradadas;
- Programa de Monitoramento de Fauna;
- Programa de Monitoramento da 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;
- Plano de Ação de Emergência;
- Programa de Monitoramento e Controle da Faixa de Domínio.

Vale destacar o seguinte conteúdo no Termo de Acordo e Compromisso:

*“o DNIT já está formalizando convênio junto à Universidade Federal do Amazonas para a realização o EIA/RIMA, referente aos trechos compreendidos entre o km 250 e km 655,7 (Entroncamento BR-230(A)), bem como ações mitigadoras e gerenciamento ambiental, para os trechos em obras, compreendidos entre o km 166 (Travessia do rio Tupana ou Tupanã) e km 250, e entre os km’s 655 (Entroncamento BR-230(A)) e 877,4 (Início Travessia rio Madeira);”.*

Como se pode perceber, e em função do Termo de Acordo e Compromisso, entendeu-se que haveria necessidade de desenvolver um novo instrumento com a própria



FUA. Assim, em 22 de dezembro de 2007, o DNIT firmou instrumento com a mesma Fundação da Universidade Federal do Amazonas, agora na importância de R\$ 1.081.646,55 (um milhão, oitenta e um mil, seiscentos e quarenta e seis reais e cinquenta e cinco centavos). **O novo acordo firmado entre DNIT e FUA, por meio da Portaria 1.922, tinha por objeto a cumprimento dos Programas Ambientais propostos no Termo de Acordo e Compromisso, de forma a compatibilizar a elaboração e execução dos programas ambientais à quilometragem do km 0 ao km 250, bem como do km 655,7 ao km 877,4, ou seja, para os segmentos A, B e C.**

Por outro lado, em 18 de outubro de 2007, a fim de complementar os serviços previstos para serem executados pela Fundação Universidade do Amazonas, o DNIT firmou com o Departamento de Engenharia e Construção - DEC do Exército Brasileiro, por meio da Portaria 1.628, instrumento para executar os serviços referentes à adequação do Licenciamento Ambiental, na importância de R\$ 2.515.830,29 (dois milhões, quinhentos e quinze mil, oitocentos e trinta reais e vinte e nove centavos), conforme estabelece o Termo de Acordo e Compromisso.

A Portaria 1.628 estabeleceu o desenvolvimento das seguintes atividades:

- **Elaboração do mapeamento detalhado;**
- **Elaboração do Programa de Prevenção, Monitoramento e Controle dos Processos Erosivos;**
- **Elaboração do Programa de Gerenciamento de Resíduos Sólidos e Efluentes Líquidos;**
- **Elaboração do Programa de Prevenção de Endemias;**
- **Elaboração de Programa de Recuperação de Áreas Degradadas;**
- **Elaboração do Programa de Recuperação de Passivos Ambientais;**
- **Elaboração do Programa de Monitoramento da Fauna;**
- **Elaboração do Programa de Monitoramento da Qualidade de Água;**

- Elaboração de Plano de Gerenciamento de Risco;
- Elaboração do Plano de Ação de Emergência;
- Assessoramento ao DNIT e aos executores na obtenção de licenças ambientais e de outras providências legais junto aos órgãos ambientais.

Ainda com o DEC, o DNIT, por meio da Portaria nº 09, de 04 de janeiro de 2008, firmou o instrumento para a elaboração de estudos para subsidiar a autorização para supressão da vegetação dos trechos de obras nos km 0 - km 250 e km 655,4 - km 877,4, bem como a obtenção das licenças de instalação para implantação das pontes sobre o rio Castanho, Tupana, Igarapé Atii, além das substituições das pontes sobre o Igarapé Retiro, Bom Futuro e, ainda, para o alargamento das pontes sobre os Igarapés: Beém, São João Ipixuna, Índio, São Bernardo, Açua, Castanhalzinho, Preto, Galo e Bem-te-vi, no valor de R\$ 2.759.700,00 (Dois milhões, setecentos e cinquenta e nove mil e setecentos reais).

Em 30 de março de 2009, o DNIT firmou com a Fundação COPPETEC, no valor de R\$ 10.202.590,75 (Dez milhões, duzentos e dois mil, quinhentos e noventa reais e setenta e cinco centavos), o Contrato 139/2009. Esse contrato previa a execução de consultoria na Prestação de Serviços Técnicos Especializados para o Desenvolvimento da execução dos Programas Ambientais, bem como tratou de contemplar o Gerenciamento Técnico do processo de licenciamento ambiental prévio do trecho compreendido entre os km 250 e 655, senão vejamos:

- **Supervisão e Gerenciamento Ambiental**
- **Prevenção de Endemias**
- **Monitoramento da Qualidade da Água**
- **Educação e Comunicação Social nas cidades de Manaus e Porto Velho**

- Monitoramento de Ictiofauna
- Monitoramento de Fauna e Flora
- Levantamento Epidemiológico

O Contrato 139/2009 sofreu, em 22/12/2010, aditivo de prazo com reflexo financeiro no valor de R\$ 2.454.590,82 (Dois milhões, quatrocentos e cinquenta e quatro mil reais, quinhentos e noventa reais e oitenta e dois centavos).

Ainda visando complementar a necessidade de execução dos Programas Ambientais, o DNIT, em 09 de setembro de 2008, por meio da **Portaria 1025**, firmou com o **Departamento de Engenharia e Construção do Exército o Instrumento, no valor de R\$ 8.845.853,30** (Oito milhões, oitocentos e quarenta e cinco mil, oitocentos e cinquenta e três reais e trinta centavos), para a execução dos seguintes serviços:

- Programa de Monitoramento e Controle de Faixa de Domínio, inclusive das Estradas Secundárias, dos Ramais e Acessos Existentes
- Programa de Prevenção, Monitoramento e Controle de Processo Erosivo
- Programa Gerenciamento de Resíduos Sólidos e Efluentes Líquidos na Rodovia BR-319, trecho: Manaus/AM - Porto Velho/RO - Segmento A, B e C.

Por fim, resta destacar que diante da apresentação ao IBAMA de todos esses serviços ambientais contratados pelo DNIT, o órgão licenciador entendeu como regular a realização das atividades de manutenção, conservação e restauração nos segmentos A, B e C da rodovia.

## **5. Situação dos Estudos Ambientais – EIA/RIMA**

Conforme já apresentado, desde as discussões técnicas para assinatura do Termo de Acordo e Compromisso entre DNIT e IBAMA, o DNIT havia firmado o Convênio com a FUA, que previa a elaboração do EIA/RIMA, PBA e Relatório para ASV do segmento entre os km 370 e km 655,7, além do Plano Ambiental de Construção, do Programa de Educação Ambiental e do Programa de Comunicação Social para os segmentos localizados entre os km 166 e km 370 e do km 655,7 ao km 877,4.

No Plano de Trabalho com a FUA, dentre outras atividades, estavam previstas a elaboração do EIA/RIMA e do PBA para os trechos entre os km 370 e km 655,7, totalizando 285,7 km de extensão. Após a assinatura do TAC ficou acordado que o EIA/RIMA/PBA seria para o trecho entre o km 250 ao km 655,7, totalizando 405,7 km. Logo, houve acréscimo de 120 km, os quais do ponto de vista da elaboração do EIA/RIMA requereu custos adicionais. Diante disso, o DNIT firmou novo Instrumento com a FUA, que resultou na publicação da Portaria 1.922 de 22 de dezembro de 2009.

**Em 16 de setembro de 2008, o DNIT protocolou a primeira versão do Estudo de Impacto Ambiental e Relatório de Impacto Ambiental - EIA/RIMA no IBAMA, tal como fora elaborado pela FUA.**

**Em 07 de novembro de 2008, o IBAMA, por meio do Ofício 818/2008 – CGTMO/DILIC/IBAMA e da Nota Técnica nº 211/2008, apresentou de uma lista complementações e adaptações que deveriam ser feitas ao EIA/RIMA.**

Em 08 de dezembro de 2008, por meio do Ofício nº 3007/2008/DG, o DNIT protocolou no IBAMA nova versão do EIA/RIMA, contendo as correções dos aspectos contidos na “lista de complementações e adaptações ao EIA/RIMA” sugeridas pelo IBAMA.

Por meio da Nota Técnica nº 252/2008 – COTRA/CGTMO/DILIC/IBAMA e da Nota Técnica nº 253/2008 – COTRA/CGTMO/DILIC/IBAMA, de 17 e 18 de dezembro de 2008, respectivamente, o IBAMA apresentou o *check list* do EIA da rodovia, o qual informou que as informações contidas nos estudos eram insuficientes e necessitaria de adequações, correções e complementações.

Em 22 de dezembro de 2008, o Diretor-Geral do DNIT, por meio do Ofício nº 3191/2008/DG, dirigiu-se ao Presidente do IBAMA *“comprometendo-se a atender todas as complementações/adequações ao EIA/RIMA, em estrita observância às orientações do IBAMA”*, no prazo de 30 a 45 dias.

Na oportunidade, o Diretor-Geral do DNIT justificou *“que os dados a serem complementados não constituam impeditivo para o aceite do EIA/RIMA apresentado, visto que as pendências identificadas podem ser atendidas em etapa posterior ao check-list (a ser realizado pela equipe técnica do IBAMA) sem prejuízos à análise do mérito técnico do estudo quanto à viabilidade ambiental do empreendimento”*.

Em 09 de janeiro de 2009, o IBAMA encaminhou o Ofício nº 018/2009 – GP/IBAMA, por meio do qual comunicou ao DNIT o NÃO ACEITE do EIA/RIMA, reiterando o pedido de estudos complementares, dado que, em 7 de novembro de 2008, via Nota Técnica nº 211/2008, o IBAMA já havia solicitado complementações.

Em 30 de janeiro de 2009, o DNIT apresentou o Ofício nº 0099/2009/CGMAB/DPP, com o relatório que tinha por finalidade atender as Notas Técnicas nº 252/2008 e nº 253/2008 – COTRA/CGTMO/DILIC/IBAMA, a fim de promover as adequações, correções e complementações requisitadas pelo IBAMA para aprovação do EIA/RIMA.

Em 12 de fevereiro de 2009, por meio do Ofício nº 019/2009/DPP, o DNIT apresentou ao IBAMA nova versão do EIA/RIMA, contemplando as adequações contidas nas Notas Técnicas nº 252/2008 e nº 253/2008 – COTRA/CGTMO/DILIC/IBAMA.

Em 19 de fevereiro de 2009, por meio do Ofício nº 170/2009-DILIC/IBAMA, o IBAMA, informou diante da análise de *check-list*, que o EIA/RIMA foi considerado passível de aceitação, para dar início quanto à viabilidade ambiental do empreendimento.

Contudo, o IBAMA solicitou o envio do Estudo ao Ministério do Meio Ambiente, Ministério da Saúde, ICMBio, Superintendência do IBAMA no Amazonas e Rondônia, ao IPAAM, SEDAM, FUNAI, INCRA, IPHAN, além das Prefeituras Municipais dos municípios localizados na área de influência da rodovia. No citado documento o IBAMA informou da necessidade da realização das audiências públicas.

Por meio do Ofício nº 264/2009/CGMAB/DPP, de 26 de fevereiro de 2009, o DNIT apresentou ao IBAMA as 21 cópias dos protocolos efetivados em todos os órgãos solicitados pelo IBAMA, confirmando a entrega da versão considerada passível de aceitação do EIA/RIMA.

Por meio do Ofício nº 273/2009 – DILIC/IBAMA, de 19 de março de 2009, o IBAMA informou da necessidade de realizar as Audiências Públicas no prazo de até 45 dias nos municípios de Porto Velho/RO, Humaitá/AM, Manaus/AM e Careiro/AM.

Conforme proposto no Ofício nº 346/2009/DILIC/IBAMA, de 01 de abril de 2009, foram realizadas 04 Audiências Públicas, sendo na cidade de Humaitá – AM (22/04/2009), Porto Velho – RO (23/04/2009), Careiro – AM (27/04/2009) e Manaus – AM (28/04/2009),

Em 16 de junho de 2009, o DNIT enviou ao IBAMA a cópia do Ofício 185/2009/PRES-FUNAI, de 10/06/2009, onde a FUNAI comunica que não há óbices para a Licença Prévia da

BR-319. No entanto, vincula a definição das condicionantes relativas ao Componente Indígena somente após várias reuniões com todas as comunidades indígenas.

Na mesma data, o DNIT enviou ao Ibama a cópia do Ofício CEUC/Nº 427/09-SDS/AM, de 15/06/2009, onde a SDS/AM manifesta-se favorável à LP para a rodovia, analisando os impactos sobre as Unidades de Conservação Estaduais.

Enviou, ainda, a cópia do Ofício 049/CGVAM/SVS/MS, de 16/06/2009, onde a Secretaria de Vigilância em Saúde manifestou-se favorável à LP para a rodovia, conforme a Resolução CONAMA 286/2001; solicitando assim Plano de Ação para o Controle da Malária;

O IPHAN – Instituto do Patrimônio Artístico e Histórico Nacional, focando somente os dados do EIA sobre o patrimônio arqueológico, manifestou-se pela aprovação da viabilidade do empreendimento (Ofício 045 e 106/09-GEPAN/DEPAM/IPHAN, respectivamente de 25/03/2009 e 23/06/2009), informando que *“o levantamento preliminar do arqueólogo sugerindo os procedimentos preventivos ou medidas mitigadoras dos impactos do projeto, citados no EIA/RIMA, permite ao empreendimento a obtenção de Licença Prévia junto ao IBAMA”*.

Em 31 de julho de 2009, por meio do **Ofício nº 2360/2009**, o DNIT ratificou ao IBAMA o entendimento de que as informações a serem acrescentadas ao EIA/RIMA em etapa posterior não prejudicam a análise da viabilidade ambiental do empreendimento, dado que a sua obtenção não é impeditiva à concessão da Licença Prévia, visto que os dados apresentados conferiam embasamento técnico confiável.

**Em 22 de setembro de 2009, o IBAMA enviou o Ofício nº 977/2009-DILIC/IBAMA em resposta aos Ofícios 2360/DG e 2627/2009/DG do DNIT, ao passo que encaminhava a Nota Técnica Nº 106/2009-COTRA/CGTMO/DILIC/IBAMA, que concluiu pela**

necessidade de envio, por parte do DNIT, da maioria das complementações constantes dos Ofícios nº 608/2009-GP/IBAMA e nº 497/2009 – COTRA/CGTMO/DLIC/IBAMA (das 59 solicitações anteriormente requisitadas foram mantidas 38).

Ademais, em 24 de novembro de 2011, por meio do Ofício nº 1191/2011/DPDS-FUNAI-MJ, a FUNAI encaminhou novo TR englobando um total de 47 Terras Indígenas - TIs para complementação dos Estudos, contemplando toda a extensão da rodovia.

**Nesse contexto de constante complementações, a posição institucional desta Autarquia, a fim de dar seguimento ao licenciamento do empreendimento, estabeleceu nova estratégia para a contratação dos serviços necessários. Assim, somente, em 17 de janeiro de 2013, foi publicado no Diário Oficial da União - Seção 3, o aviso de licitação para realização do Pregão Eletrônico nº 21/2013.**

O referido pregão eletrônico tinha como objeto a seleção de empresa com vistas a contratação de empresa especializada de consultoria para elaboração de estudos ambientais complementares, no âmbito do licenciamento ambiental da rodovia BR 319/AM, no trecho compreendido entre o km 250,00 e o km 655,70, com 405,70 km total de extensão, tendo como premissa as orientações contidas na Nota Técnica n.º 106/2009 – COTRA/CGTMO/DLIC/IBAMA, onde constavam as recomendações e complementações solicitadas pelo IBAMA, visando promover a complementação do referido EIA/RIMA.

**Em 18 de fevereiro de 2013: foi publicado no Diário Oficial da União - Seção 3, o Resultado Final do Pregão nº 21/2013, sagrando como vencedor o Consórcio Engespro/TB Soluções.**

Em 5 de março de 2013, os estudos foram contratados por meio do Edital de Contratação n.º 21/2013, conduzido pela Superintendência Regional do DNIT nos Estados



do Amazonas e Roraima (SR/AM/RR), com base no Termo de Referência emitido por meio da Nota Técnica nº 106/2009 – COTRA/CGTMO/DILIC/IBAMA.

Posteriormente, a referida licitação que havia resultado no contrato SR/AM/RR-213/13, firmado entre a SR/AM/RR e o Consórcio Engespro/TB Soluções, no valor inicial de 8.100.000,00 (oito milhões e cem mil reais), foi aditivado em 1.901.001,03 (um milhão, novecentos e um mil e um real e três centavos).

Todavia, diante do impasse criado em relação a necessidade de novos estudos do componente Indígena e face do novo quantitativo de Tis a serem estudadas, entendeu-se que seria ideal compatibilizar as demandas dos estudos do Estudo do Componente Ambiental aos Estudos do Componente Indígena, paralisando, portanto, o contrato com o Consórcio Engespro/TB Soluções.

#### Da situação do Componente Indígena do EIA/RIMA

Observe que mesmo com a manifestação da FUNAI, que informava não haver óbices para emissão da Licença Prévia, o IBAMA enviou ao DNIT, o Ofício nº 166/2009-COTRA/CGTMO/DILIC/IBAMA, tendo como anexo o **Parecer Técnico nº 078/09-COTRA/CGTMO/DILIC/IBAMA**, o qual informava que o Termo de Referência da FUNAI havia solicitado estudos para 5 (cinco) Terras Indígenas.

**Contudo, o EIA realizou os levantamentos para a Área de Influência Indireta, que representava uma faixa de 150 km a partir da rodovia, resultando, porém, na identificação de 13 áreas indígenas (08 oito Terras Indígenas a mais que aquelas contempladas no Termo de Referência da FUNAI).**

O EIA contratado pelo DNIT verificou diferentes graus de implementação sendo elas:  
a) em fase de estudo, b) identificadas ou já decretadas, c) a possibilidade de presença de “índios isolados” inclusive na AID da rodovia.

**Dentre as tratativas discutidas entre IBAMA e DNIT, foi necessário realizar complementações ao Estudo de forma a assegurar a aprovação da viabilidade ambiental do projeto e sua concepção tecnológica.**

Em 08 de abril de 2013, o DNIT enviou à FUNAI o Ofício n.º 582/DG, questionando sobre a necessidade de estudar 47 TIs, tendo em vista que o trecho entre km 250,0 ao km 655,7, só teria 3 (três) TIs no buffer de 40km.

Em 25 de junho de 2014, o DNIT solicitou a manifestação do IBAMA a partir do envio do Ofício nº 971/2014/DG, o qual informava o histórico do licenciamento ambiental e o contexto do componente indígena da rodovia.

Em 12 de agosto de 2014, por meio do OF 02001.008943/2014-18 CGTMO/IBAMA, o IBAMA informou que haveria a possibilidade de alterações no Termo de Referência do EIA/RIMA, uma vez que o documento emitido se encontrava na fase de minuta e no aguardo das contribuições dos órgãos intervenientes para a emissão de sua versão definitiva.

Em 09 de outubro de 2014, a CGMAB/DPP-DNIT sugeriu à Superintendência Regional do DNIT no Estado do Amazonas a paralisação do Contrato SR/DNIT-AM nº 213/2013 do EIA/RIMA, face à indefinição das TIs a serem contempladas no EIA/RIMA.

**Em 04 de março de 2015, o IBAMA enviou ao DNIT o Termo de Referência Provisório emitido pela FUNAI, que contemplava 6 (seis) TIs.**

Em 19 de março de 2015, o DNIT enviou o Ofício nº 476/2015/CGMA/DPP ao IBAMA, solicitando interceder junto à FUNAI para que prevaleça no Termo Definitivo, apenas as três TIs localizadas no buffer (raio) de 40km, dentro do segmento do km 250,0 ao km 655,7, conforme estabelecia regulação vigente à época, qual seja: Portaria Interministerial nº 419/2011.

Em 09 de abril de 2015, o DNIT enviou novo Ofício 465/2015/DG à FUNAI. O documento reforça a solicitação para seguir o buffer das três TIs constantes no raio de 40km, conforme estabelecia a Portaria Interministerial nº 419/2011 e conforme estabeleceu a sua revisão, a Portaria Interministerial nº 060/2015. O objetivo era manter o TR e assim conduzir a contratação dos estudos indígenas necessário para o "trecho do meio" (km 250 ao km 655,7).

Em 03 agosto 2015, o DNIT reiterou à FUNAI, por meio do Ofício n.º 1178/2015/DG, necessidade daquela Fundação de se manifestar acerca da aplicação dos termos da Portaria Interministerial nº 419/2011 e sua revisão, Portaria Interministerial n.º 060/2015, no referido Termo de Referência Definitivo para o Componente Indígena.

**Não obstante à falta de manifestação da FUNAI, o DNIT elaborou o Termo de Referência para contratação do Estudo do Componente Indígena das obras de pavimentação da BR-319/AM, entre os km 250,0 ao km 655,7, perfazendo 405,7km de extensão.**

Assim sendo, o DNIT publicou, em 02 de maio de 2016, na seção 3, folha 114 do Diário Oficial da União, o Aviso de Licitação do **RDC ELETRÔNICO Nº 133/2016**, para a contratação do seguinte objeto: **Contratação de empresa especializada para elaboração**

dos estudos do componente indígena referente às obras de pavimentação da BR-319/AM, entre os segmentos km 250,0 ao km 655,0.

Conforme verificado em 24 de novembro de 2016, no seguinte sítio eletrônico - <http://www1.dnit.gov.br/editais/consulta/resumo.asp?NUMIDEdital=5937> – o DNIT emitiu, em 24 de outubro de 2016, o **Despacho Decisório de Adjudicação e Homologação da Licitação** a fim de adjudicar o lote único ao Consórcio ETINIAS 319, composto pelas empresas Laghi Engenharia Ltda. e MAC Engenharia Ltda, com o valor de R\$ 2.117.293,74 (Dois milhões, cento e dezessete mil, duzentos e noventa e três reais e setenta e quatro centavos).

Vale registrar, ainda, que o citado contrato não possui Ordem de Serviço emitida até a data da referida consulta.

## **6. Pré - Condicionantes do Licenciamento Ambiental**

**Por fim, cabe salientar acerca das pré-condicionantes do licenciamento ambiental.** Sabe-se que a Portaria nº 295, do Ministério do Meio Ambiente, de 22 de setembro de 2008, estabeleceu o Grupo de Trabalho para elaborar diretrizes e acompanhar o licenciamento ambiental da rodovia BR-319, no Trecho entre os Km 250 e 655.

**As principais funções do GT estavam estabelecidas para definir medidas preventivas em relação aos impactos derivados do empreendimento, com o objetivo maior de impedir o desmatamento ao longo da estrada, tais como: a definição de espaços territoriais especialmente protegidos, zonas de exclusão e alternativas menos impactantes. Tais medidas justificam-se pela grande potencialidade de geração de**

**impactos negativos para a região, como o avanço do desmatamento, ocupação irregular e grilagem de terras públicas, aumento de pressão sobre a biodiversidade local, entre outros.**

Esse GT foi instituído com a participação da DILIC/IBAMA, DBFLO/IBAMA, ICMBIO e MMA/Secretaria de Mudanças Climáticas e Qualidade Ambiental, bem como representantes do DNIT e Secretaria Estadual de Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável do Amazonas.

Após algumas reuniões para discussão e para elaboração do Relatório Final do Grupo de Trabalho, foram definidas pelos participantes várias ações prioritárias para execução na Área de Influência do Empreendimento, sendo várias delas de caráter interinstitucional, ou seja, com participação direta de vários Órgãos envolvidos. **Destaca-se que algumas ações foram definidas pelo GT como de execução prévia ou anterior à possível emissão de Licenças Ambientais para a rodovia, como consta do Relatório Final:**

*“se por um lado considera-se essencial o estabelecimento de ações previstas no Plano de Proteção e Implementação das Unidades de Conservação da BR-319, entendemos que o conjunto de medidas a serem adotadas em relação aos impactos derivados do empreendimento extrapola as possibilidades das instituições governamentais isoladamente. Assim, impossível deixar de apontar recomendações adicionais a serem consideradas como pré-condições pelo Governo Federal na execução das políticas de desenvolvimento da região e que se materializam nas ações de suas instituições executoras”.*

## O relatório final do grupo de trabalho preconiza:

"Se por um lado considera-se essencial o estabelecimento das ações previstas no Plano de Proteção e Implementação das Unidades de Conservação da BR-319, entendemos que o conjunto de medidas a serem adotadas em relação aos impactos derivados do empreendimento extrapola as possibilidades das instituições governamentais isoladamente. Assim, impossível deixar de apontar recomendações adicionais a serem consideradas **como pré-condições** pelo Governo Federal na execução das políticas de desenvolvimento da região e que se materializam nas ações de suas instituições executoras. São elas:

1. Disponibilização previa de recursos conforme apresentado no Plano de Proteção e Implementação das Unidades de Conservação da BR-319. **Justificativa:** Necessidade de início das ações relativas aos instrumentos de implementação e gestão das Unidades de Conservação, tais como proteção, constituição de conselhos, planejamento e contratação de servidores, entre outros previstos no referido documento. **Prazo:** Até a Licença Previa;

2. Implantação imediata de ações interinstitucionais (IBAMA, ICMBio, IPAAM, DPF) de proteção e vigilância para a área de influência da BR-319, visando impedir o desmatamento e a descaracterização da área. **Justificativa:** Atividades de monitoramento e fiscalização realizadas pelos órgãos ambientais na região tem evidenciado que o processo de ocupação desordenado, associado a elevados índices de desmatamento, tem se intensificado ao longo dos últimos meses, requerendo ações concretas e planejadas de proteção. Esse aspecto e particularmente notável nos extremos da BR-319, onde o asfalto encontra-se em boas condições, a trafegabilidade e plena e a perspectiva da estrada tem estimulado sua ocupação. **Prazo:** Até a Licença Previa;

3. Execução imediata de ações visando a demarcação e sinalização das Unidades de Conservação e Projetos de Assentamentos Rurais. **Justificativa:** A sinalização e demarcação e um dos primeiros passos para o reconhecimento e consolidação das unidades de conservação (UC), assim como em projetos de assentamento rurais (PA). Desta forma, e considerando a expressiva área de abrangência das UC e PA na região da BR-319, faz-se necessário, uma análise estratégica dos principais locais de pressão sobre essas áreas para que sejam, neste primeiro momento, devidamente sinalizadas e demarcadas em caráter emergencial. **Prazo:** Até a Licença de Instalação;

4. Elaboração e execução de um Plano de Desenvolvimento e Regularização Fundiária pelo INCRA para as áreas ao longo da BR 319. **Justificativa:** Constata-se que muitos dos projetos de assentamento rurais criados pelo INCRA apresentam, ao longo do tempo, um processo de descaracterização da proposta original, normalmente conduzindo a índices de desmatamento acima dos percentuais permitidos, bem como, concentração fundiária de terras. Desistência, venda ou repasse ilegal de lotes, atrasos no repasse de créditos agrícolas e implementação de atividades produtivas sem o devido acompanhamento técnico, além da incorporação de novos parcelamentos em áreas de reserva legal são alguns dos aspectos que condicionam tal situação. A elaboração de um Plano de Desenvolvimento e Regularização Fundiária deve prever, a semelhança do Plano de Proteção e Implementação das Unidades de Conservação da BR-319, um conjunto de ações, calcadas em estimativas concretas de recursos orçamentários e humanos, que possibilitem a implementação, monitoramento e consolidação dos diversos projetos de assentamentos rurais previstos para a região. Também deve prever um plano específico para os processos de regularização fundiária nas áreas externas aos projetos, inclusive reavaliando a validação de títulos outrora expeditos e que por ventura não tenham mais validade, permitindo que novas demandas possam ser satisfeitas, minimizando a pressão de ocupação em áreas desocupadas. **Prazos:** Elaboração do Plano até a Licença Previa e a execução até a Licença de Instalação;

5. Elaboração e execução, pelos órgãos ambientais estaduais, de um Plano de regularização ambiental das propriedades particulares identificadas, assim como dos Projetos de Assentamentos Rurais. **Justificativa:** A regularização ambiental de propriedades e empreendimentos rurais possibilita, associado ao processo de ordenamento territorial, um controle e monitoramento mais efetivo por parte dos órgãos ambientais. Possibilita, ainda, a identificação eficiente e de baixo custo do infrator, melhorando a eficácia das ações de proteção. Ressalta-se a importância de que as ações

sejam priorizadas, em um primeiro momento, nas áreas de entorno das unidades de conservação, subsidiando o planejamento regional e minimizando impacto as unidades. Neste sentido, e de grande relevância a estruturação e implementação de um Plano de Regularização Ambiental, definindo competências, estruturação de banco de dados, fluxo de informações e vistorias, entre outros. **Prazos:** Elaboração do Plano até a Licença Previa. Quanto a execução, 50% deverá ser realizado até a Licença de instalação e 100% devera ser realizado até a Licença de Operação;

6. Levantamento, organização e disponibilização de informações geográficas relacionadas aos órgãos públicos com ações de desenvolvimento previstas ao longo do eixo da BR 319, visando a compatibilização de atividades. **Justificativa:** O compartilhamento de informações possibilita a integração e fomento das ações de desenvolvimento locais, bem como deve evitar o estabelecimento de atividades incompatíveis com destinações e/ ou atividades previamente estabelecidas. **Prazos:** Elaboração até a Licença Previa e implementação até a Licença de Operação;

7. Garantir, no processo de licenciamento ambiental de recuperação da rodovia, a manutenção de conectividade das áreas naturais relevantes, como as Unidades de Conservação e as Áreas de Preservação Permanentes definidas no Código Florestal, além de outras áreas definidas em estudos específicos, através do estabelecimento de modelos de engenharia apropriados **Justificativa:** A manutenção de habitats e implantação de corredores de fauna visam garantir o fluxo de indivíduos (e de genes) entre populações com forte tendência ao isolamento por ocasião da recuperação da BR-319 e decorrente consolidação da ocupação. **Prazos:** Elaboração até a Licença Previa e implementação até a Licença de Instalação;

8. Criação de vagas, autorização de concursos e alocação de recursos nas instituições. **Justificativa:** Fortalecer as principais instituições, tais como IBAMA, ICMBio, INCRA, FUNAI, OEMAS, Institutos de Terras Estaduais e Serviço Florestal, responsáveis pela gestão das áreas sob influencia da BR 319. **Prazos:** Disponibilização de pessoal de apoio (Exercito, Policia Federal / Estadual, Bombeiros) até a Licença Previa e realização de concursos públicos (vagas ICMBio) até a Licença de Instalação;

9. Formulação e implementação de programas estratégicos com vistas ao desenvolvimento social e econômico da região, tais como ecoturismo e agro extrativismo. **Justificativa:** O desenvolvimento e fortalecimento econômico da região amazônica ainda carece de 8 iniciativas concretas calcadas em modelos de produção alternativos e que impliquem em menores impactos sociais e ambientais em relação aos modelos convencionais e de aptidão questionável para a região. A implementação de projetos de assentamentos rurais não convencionais, assim como os programas de desenvolvimento sustentável e de integração com o entorno previstos no planejamento das unidades de conservação, são possibilidades concretas ao estabelecimento de modelos de desenvolvimento alternativos e que devem ser valorizados regionalmente. **Prazos:** Formulação até a Licença de Instalação e implementação até a Licença de Operação;

10. Que seja previamente formado um Comitê Gestor para planejar, acompanhar e monitorar a implementação dessas e outras ações previstas para a região. **Justificativa:** No âmbito das atividades do GT BR-319, foi identificada a necessidade de que o conjunto de ações previstas para a área de influencia da BR-319, envolvendo instituições vinculadas a diferentes esferas administrativas, fossem acompanhadas por Comitê de caráter estratégico e executivo, possibilitando a eficaz execução e monitoramento dessas ações. **Prazo:** Formação do Comitê até a Licença Previa".

**Como várias das ações se apresentam como condições mínimas para criar um ambiente de viabilidade ambiental do projeto, ainda a ser analisada quando da apresentação da versão final do EIA/RIMA, as ações propostas pelo GT foram**

relacionadas pelo MMA diretamente com às fases previstas no licenciamento ambiental da BR – 319.

Destaca-se que, por meio do Ofício 038/2009/GM/MMA, de 08 de janeiro de 2009, houve determinação do Ministério do Meio Ambiente para que o IBAMA, durante o desenvolvimento das análises e respectivas conclusões sobre o EIA e a possível viabilidade ambiental da rodovia, verificasse o atendimento de todas as ações contidas no Relatório Final do GT, de modo que essas fossem incorporadas ao processo de licenciamento ambiental.

Em 11 de maio de 2009, foi publicada a Portaria Interministerial nº 001/2009, do Ministério dos Transportes e Ministério do Meio Ambiente para estabelecimento do Comitê-Gestor Interministerial do BR-319.

Posteriormente, foram designados os representantes de vários Órgãos para participação no referido Comitê-Gestor, por meio da Portaria nº 095, de 19 de maio de 2009, do Ministério dos Transportes, entre eles determinando esse próprio Ministério para coordenação do Comitê-Gestor, e participação do Ministério do Meio Ambiente; Ministério da Justiça; Ministério do Desenvolvimento Agrário; Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão; DNIT; IBAMA; ICMBIO; INCRA; Polícia Federal e Polícia Rodoviária Federal, além da possibilidade de outros órgãos estaduais.

Com base na Informação nº 046/2009-COTRA/CGTMO/DILIC/IBAMA, de 27 de maio de 2009, constatou-se que não havia dados e documentos disponíveis no processo de licenciamento capaz de verificar o atendimento ou a execução da maior parte das ações nos prazos estipulados pelo Relatório Final do GT. Indicava, ainda, a necessidade de solicitar



informações junto Ministério do Meio Ambiente e Ministério dos Transportes, que efetivamente coordenavam o Comitê-Gestor da BR-319.

**No âmbito do Comitê Gestor coube ao DNIT firmar os seguintes termos:**

- Com o Departamento de Engenharia e Construções – DEC/Exército Brasileiro, a afim de promover a elaboração de Projeto de Engenharia para os Portais de Fiscalização por meio da Portaria, por meio da **Portaria 744, de 25/06/2009**, no Valor de R\$ 1.497.379,66 ( um milhão, quatrocentos e noventa e sete mil, trezentos e setenta e nove reais e sessenta e seis centavos).
- Com o Departamento de Ciência e Tecnologia – DCT/Exército Brasileiro para Demarcação das Unidades de Conservação - UC's Federais e Estaduais, por meio da **Portaria 645 de 04/06/2009**, no valor de R\$ 29.110.000,00 (vinte e nove milhões, cento e dez mil reais).
- Com a Secretaria de Desenvolvimento Sustentável do Amazonas – SDS/AM, para Implementação de UC's Estaduais no Estado do Amazonas, no valor de R\$ 9.958.550,00 (nove milhões, novecentos e cinquenta e oito mil, quinhentos e cinquenta reais).
- Com o ICMBio, para implementação de UC's Federais, em Portaria 804 de 07/07/2009 no valor de R\$ 33.488.161,00 (trinta e três milhões, quatrocentos e oitenta e oito mil, cento e sessenta e um reais).

**Ainda sobre as pré-condicionantes criadas pelo GT e referendadas pelo Comitê Gestor, cumpre informar que o Tribunal de Contas da União emitiu o Acórdão nº 275-**

5/10-P, a fim, além de sugerir a adoção de medidas, de expressar o entendimento que: ***“não se podem colocar tais medidas como requisitos ou pré-condicionantes para concessão de licença ambiental, tendo em vista que tais ações independem do empreendedor.”***

Cabe destacar, porém, que o **Comitê Gestor**, criado por meio da **Portaria Interministerial nº 001/2009**, continua vigente até a presente data. O Comitê possui a incumbência de *“definir, planejar e apresentar medidas preventivas a serem adotadas em relação aos impactos derivados do empreendimento, para impedir o desmatamento e a descaracterização do Bioma Amazônia ao longo da rodovia”*.

## **7. Situação dos Instrumentos geridos pela CGMAB visando a obtenção do licenciamento ambiental da rodovia**

Diante do exposto, apresenta-se a situação dos Instrumentos firmados nos últimos 10 (dez) anos, no que tange a participação desta Coordenação Geral de Meio Ambiente – CGMAB/DPP:

Instituição	Termo	Publicação	Data	Objeto	Recursos (R\$)	Valor Pago (R\$)
FUA I	Portaria 683	Portaria 683	02/05/2007	Elaboração do EIA/RIMA e PBA	2.023.306,00	2.023.306,00
		Portaria 1.505 - Reeditado por mais um ano, ou seja, até 25/09/2009	19/12/2008			
		Portaria 1.155 - Prorroga por mais 180 dias	24/09/2009			
FUA II	Portaria 1922	Portaria 1922	22/12/2007	Adequações do EIA/RIMA	1.081.646,55	1.081.646,55
		Portaria 1433	02/12/2008	Prorroga por 1 ano		
		Portaria 1.505	30/11/2009	Prorrogar por mais 180 dias		
COPPETEC	Contrato: 139/2009	Extrato de Contrato nº 139/2009	30/03/2009	Execução de Programas Ambientais e gerenciamento técnico de processo de licenciamento ambiental	12.657.337,57	12.657.181,57
			22/12/2010	Aditivo de Prazo com Reflexo Financeiro no valor de R\$ 2.454.746,82		
		Extrato de Termo Aditivo nº 3/2013 UASG 393003	11/04/2013	Aditivo de Prazo		
DEC/Exército	Plano de Trabalho 30.001.07.01.77.01	Portaria 1628	18/10/2007	Elaboração de mapeamento detalhado dos segmentos A, B e C, do Programa de Prevenção,	2.759.700,00	2.759.700,00

Instituição	Termo	Publicação	Data	Objeto	Recursos (R\$)	Valor Pago (R\$)
		Portaria 596 Prorroga por 120 dias	09/06/2008	Monitoramento e Controle de Processos Erosivos, Gerenciamento de Resíduos Sólidos e Afluentes Líquidos, Programa de Prevenção de Endemias, Recuperação de Áreas Degradadas, do Programa de Prevenção de Passivos Ambientais, de Monitoramento de Fauna, de Monitoramento da Qualidade da Água no segmento C, do Plano de Gerenciamento de Riscos, do Plano de Ação de Emergência e Assessoramento ao DNIT e aos Executores na Obtenção de Licenças		
		Portaria 1.531 Prorroga por 60 dias	23/12/2008			
		Portaria 938 Prorroga a vigência até 20/08/2009	06/08/2009			
DCT/Exército	Termo de Cooperação Sem Número	Portaria 645	04/06/2009	Demarcação das UC's Federais e Estaduais.	29.110.000,00	29.110.000,00
		1º Termo Aditivo de Prazo de 453 dias com reflexo de R\$ 894.144,52	17/11/2010			
		2º Termo Aditivo de 366 dias	30/12/2011			

Instituição	Termo	Publicação	Data	Objeto	Recursos (R\$)	Valor Pago (R\$)
DEC/Exército	Termo de Cooperação 453/2010	Portaria 744	25/06/2009	Elaboração de Projeto de Engenharia para os Portais de Fiscalização	1.497.379,66	1.497.379,66
		1 TA de prazo 181 dias	28/02/2011			
		2º TA de prazo 150 dias	31/08/2011			
		3 TA de prazo	31/12/2011			
		4º TA de prazo 184 dias	31/12/2012			
		5º TA de prazo 181 dias	01/07/2013			
		6º TA de prazo	05/08/2013			
		7º TA de prazo	03/02/2014			
		8º TA de prazo	01/10/2014			
		9º TA de prazo	01/10/2015			
		10º TA de prazo				
DEC/Exército	Plano de Trabalho 30.001.07.01.97.01	Portaria nº 9	04/01/2008	Elaboração de Estudos para subsidiar a autorização para supressão da vegetação dos trechos e, obras (km 0-km 250 e km 655,4 - km 877,4) e a obtenção das licenças de instalação para implantação das pontes sobre o rio Castanho, Tupana, Igarapé Atu, para a substituição das pontes sobre o Igarapé Retiro, Bom Futuro e para o alargamento das pontes sobre o Igarapé Beém. São João Ipixuna, Índio, São Bernado, Açua, Castanhalzinho, Preto, Galo e	2.759.700,00	2.759.700,00
		1º TA	29/05/2008			
		2º TA	26/11/2008			
		3º TA	25/05/2009			
		4º TA	08/03/2010			

Instituição	Termo	Publicação	Data	Objeto	Recursos (R\$)	Valor Pago (R\$)
				Bem-te-vi.		
DEC/Exército (Programas Ambientais) PBA	Termo de Cooperação 339/2010	Portaria 1025	09/09/2008	Programa de Monitoramento e Controle de Faixa de Domínio, inclusive das Estradas Secundárias, dos Ramais e Acessos Existentes, do Programa de Prevenção, Monitoramento e Controle de Processo Erosivo; do Programa Gerenciamento de Resíduos Sólidos e Efluentes Líquidos na Rodovia BR-319, trecho: Manaus/AM - Porto Velho/RO - Segmento A, B e C	15.993.708,92	15.993.708,92
		TA Extrato de Termo de Cooperação	28/04/2010			
		1º TA Prazo por um ano com reflexo financeiro 3.976.016,62	09/02/2011			
		2º TA por mais 272 dias 3º TA por mais 273 dias	22/03/2012 08/01/2013			

Instituição	Termo	Publicação	Data	Objeto	Recursos (R\$)	Valor Pago (R\$)
ICMBio	Termo de Cooperação 915/2010	Celebração da Portaria 804	07/07/2009	Implementação e proteção das Unidades de Conservação Federal da BR-319.	33.488.161,00	31.195.670,11
		TA sem reflexo financeiro por mais 365 dias	14/07/2012			
CEUC/SDS	Termo de Compromisso 219/2009	Celebração	26/06/2009	Implementação de 9 (nove) Unidades de Conservação Estaduais do Amazonas localizadas na área de influência da BR-319, compostas pela Reserva de Desenvolvimento Sustentável do Matupiri, Reserva de Desenvolvimento Sustentável do Igapó-Açu, Parque Estadual do Matupiri, Reserva Extrativista de Canutama, Floresta Estadual de Canutama, Floresta Estadual de Tapauá, Reserva de Desenvolvimento Sustentável Piagaçu-Purus, Reserva de Desenvolvimento Sustentável Rio Madeira e Reserva de Desenvolvimento Sustentável Rio Amapá, em conformidade com o Plano de Trabalho.	9.958.550,00	9.958.550,00
		1º TA	25/12/10			
		2º TA	25/12/11			
		3º TA	20/08/12			
		4º TA	21/08/13			
		5º TA	19/12/13			
		6º TA	22/04/14			
ENGESPRO/TB	Contrato SR 213/2013	26/03/2013	31/10/2014	Complementação do EIA/RIMA	10.001.001,03	2.500.250,26
LAGHI/MAC ENGENHARIA	Homologado e Adjudicado	-	-	Elaboração do Estudo do Componente Indígena e do Plano Básico Ambiental Indígena	2.117.293,74	0,00

## 8. Conclusão

Apesar de até o momento o DNIT ter repassado o valor de R\$ 111.357.093,07 (cento e onze milhões, trezentos e cinquenta e sete mil, noventa e três reais e sete centavos), dos R\$ 123.447.784,47 (cento e vinte e três milhões, quatrocentos e quarenta e sete mil, setecentos e oitenta e quatro reais e quarenta centavos) já pactuados entre DNIT e os entes supracitados, para elaboração, complementação de estudos, execução de programas ambientais e atendimento às pré-condicionantes, impostas ao DNIT para condução do licenciamento ambiental, o empreendimento não possui Licença Prévia para as obras de reconstrução e pavimentação da rodovia BR-319, no segmento compreendido entre o km 250 e km 655,7.

Cabe destacar que o recebimento da Licença Prévia tende a gerar novos Termos de Referência para contratações futuras, com repasse de recursos financeiros que visam a estruturação de atividades para o atendimento das condicionantes da Licença Prévia, bem como a elaboração e execução, supervisão e gerenciamento ambiental do Plano Básico Ambiental e dos Programas Indígenas.

**Por todo o exposto, este documento demonstra que o DNIT vem buscando atender às exigências impostas pelo Órgão Ambiental Licenciador e pelos órgãos intervenientes do licenciamento ambiental.**

Este é o relatório.

---

**Carlos Omildo dos Santos Colombo**

Matrícula: 4809

Analista de Infraestrutura de Transportes -  
Ambiental

---

**Marcelo Marques Ferreira**

Engenheiro Florestal e Engenheiro de  
Segurança do Trabalho - Consultor

CREA: 12117-D/AM



