

ATA DE REUNIÃO

Aos onze dias do mês de setembro do ano de 2017, reuniram-se os signatários da lista de presença em anexo, sob a coordenação do procurador da República Rafael da Silva Rocha, para o segundo encontro do fórum permanente de discussão sobre o processo de reabertura da rodovia BR-319.

Inicialmente, o DNIT fez suas apresentações sobre o estágio atual das obras e as condições de trafegabilidade da rodovia. A representante da Engespro apresentou o estágio atual da elaboração do EIA-RIMA.

Aberta a rodada de perguntas sobre as apresentações, o Dr. Rafael esclareceu sobre o Manual da 4ª CCR/MPF para licenciamento de grandes empreendimentos. O MPF fiscaliza o trabalho do órgão licenciador por meio de análise pericial (SEAP), sem substituir o trabalho de avaliação do órgão ambiental. Porém, excepcionalmente, pediu que houvesse o adiantamento dos estudos já concluídos ao MPF para já encaminhar à análise pericial, antes mesmo do eventual licenciamento ambiental pelo IBAMA. O Dr. Rafael comprometeu-se a compartilhar a análise técnica com os membros do fórum.

O Dr. Fabio Galvão disse que, com a solicitação formal do MPF, poderá consultar a coordenação de meio ambiente do DNIT para a disponibilização dos relatórios parciais do EIA-RIMA.

Ficou encaminhada a expedição do ofício ao DNIT.

Houve a inscrição de presentes para a realização de perguntas:

1. Dr. Flávio, advogado, disse que os amazônidas não são brasileiros de segunda classe, e que nos últimos dez anos houve licenciamento ambiental para 3 hidrelétricas de grande porte na região amazônica, com impacto ambiental superior ao da BR 319. Perguntou se houve o mesmo rigor técnico nesses licenciamentos.

O Dr. Rafael respondeu que não pode comentar o trabalho dos colegas do MPF sobre o acompanhamento dos licenciamentos das hidrelétricas, e que o impacto ambiental da rodovia cabe ao órgão ambiental mensurar.

2. André, da Associação de Amigos da BR 319, perguntou ao DNIT sobre a construção dos portais (no Careiro-Castanho e próximo a Humaitá) e sugeriu a celebração de TAC entre todos os órgãos para não modificar mais o TR apresentado em 2013 pelo IBAMA para o EIA-RIMA. Questionou ao DNIT sobre a licença de repavimentação dos dois trechos das extremidades, e quais as empresas responsáveis pela repavimentação até o Igapó-Açu e por que não ocorreu. Indagou, ainda, quem foi responsável pela definição do trecho do meio (extensão que abrange as comunidades do Igapó-Açu e Realidade) e se esse trecho pode ser revisto.

O Dr. Fabio Galvão do DNIT respondeu que os projetos dos portais foram elaborados pelo Exército, que deve executar as obras. Afirmou que o órgão apresentou o plano de trabalho, que está em análise na coordenação geral de meio ambiental, no valor de aproximadamente R\$ 19 milhões. O termo de execução descentralizada deve ser formalizado entre DNIT-Exército, restando ainda resolver a pendência sobre quem deverá operar os portais.

Prosseguiu o Dr. Fábio, afirmando que o trecho do meio foi definido, salvo engano em 2007, pelo IBAMA e DNIT nacionais, entre o km 250 e o 655 (entroncamento com a BR 230 – Lábrea). Propôs que, como a trafegabilidade da rodovia no trecho do meio foi retomada com a execução anual dos serviços de manutenção, o trecho do meio tenha sua extensão reduzida para os dois pontos notáveis mais próximos (retirando a comunidade do Igapó-Açu – dando condições de executar a ponte no local - e a comunidade de Realidade – tendo em vista que a pavimentação destes 38km já foi executada no passado pela Prefeitura de Humaitá). Propõe assim a formalização de um termo aditivo ao Termo de Compromisso IBAMA – DNIT para revisão da extensão do trecho do meio.

O Dr. Rafael disse que a proposta de celebração de TACA é difícil por conta da burocracia, sendo que os signatários devem ser os presidentes nacionais dos órgãos, ou devem delegar essa atribuição. Outra dificuldade é estabelecer as cláusulas deste termo, as quais podem ser discutidas no fórum, após a resolução de todas as pendências, inclusive a análise pericial do MPF dos relatórios parciais do EIA-RIMA já entregues. Por isso, não tem condições de fazer a proposta neste momento, necessitando de mais subsídios.

Um dos objetivos do fórum pode ser subsidiar a elaboração de proposta de TAC e o acompanhamento da sua execução.

3. Dr. Marcos Maurício, da Comissão de Defesa da Amazônia da OAB-AM, fez uma abordagem histórica sobre a existência da BR, com os primeiros moradores se estabelecendo no final da década de 1970 e início da década de 1980, com a expectativa do progresso e da geração de emprego e renda. Perguntou à engenheira da Engespro sobre a técnica e o método a ser empregado e o cronograma da elaboração dos estudos ambientais, e sobre a expectativa de conclusão dos trabalhos, já que a licença ambiental depende dessa conclusão.

A engenheira Jaqueline da Engespro disse que o trabalho está 45% concluído (trabalhos de campo realizados entre 2013-2014), faltando o levantamento de fauna – meio biótico do período chuvoso, que foi suspenso em 2014 com a interrupção do contrato, o qual foi retomado em fevereiro de 2017.

Afirmou que esse levantamento de fauna do período chuvoso deve ser realizado entre outubro/2017-janeiro/2018. O contrato com o DNIT se encerra em fevereiro de 2018, quando pretendem entregar o EIA-RIMA completo, desde que o componente indígena (que não é objeto do contrato com a Engespro) seja também realizado pela outra empresa contratada. Sem o componente indígena o EIA-RIMA não ficará completo, portanto não pode assegurar o prazo de fevereiro de 2018.

Quanto à metodologia empregada nos estudos, o responsável técnico que poderia apresentar sobre este assunto não conseguiu comparecer à reunião.

O Dr. Fábio do DNIT disse que o prazo de fevereiro de 2018 deve ser atendido e a partir daí segue para análise do IBAMA, cujo tempo não pode precisar. Que o DNIT certamente terá que cumprir com outras solicitações após a análise do órgão licenciador. Que o complemento do EIA-RIMA está ligado ao estudo do componente indígena, que está previsto para ser concluído somente em 2019, quando deverá ser submetido à FUNAI. Portanto, acredita que o prazo é o ano de 2019.

4. Thiago da Casa do Rio – RDS Igapó-Açu: falou que precisa haver a sinalização das áreas ocupadas para evitar acidentes com as comunidades; que a falta de fiscalização tem causado situações como o despejo de água servida de caminhões carregados com peixe na água que a comunidade retira para uso doméstico (inclusive para beber); sobre a falta de infraestrutura sanitária das áreas de circulação – paradas de ônibus, de caminhoneiros – tem gerado despejo direto de esgoto não tratado no rio e de lixo (não há serviço de coleta); que o PRAD pode gerar oportunidades econômicas para as comunidades, com a necessidade de capacitação dos moradores para produção de mudas em viveiros que já existem, por exemplo, para uso da mão de obra local e geração de renda.

O Dr. Flávio, advogado, disse que as empresas de ônibus já conscientizam os passageiros sobre os resíduos, mas o problema é a falta de educação da população.

O Dr. Fábio do DNIT disse que o programa BR Legal cuida da sinalização das rodovias. Comprometeu-se a entrar em contato, essa semana, com a empresa contratada para ver como pode implementar a sinalização ainda não existente, **ficando registrado que deverá trazer a resposta a esse questionamento na próxima reunião do fórum.**

5. Major Márcio perguntou se após 2019 é que começa o prazo para o órgão licenciador. Perguntou se a sociedade pode ter acesso aos projetos que serão apresentados para licenciamento, como por exemplo, os projetos dos portais e como o DNIT considera a “estrada-parque” (travessia de fauna, etc).

O Dr. Fábio disse que, com a entrega do produto final do EIA-RIMA, submeterá ao órgão licenciador, e que a análise técnica do IBAMA deverá apontar novas complementações. Assim, até 2019 (entrega do componente indígena) o DNIT e a Engespro devem resolver as pendências indicadas pelo IBAMA.

Esclareceu que as travessias de fauna terrestres e aéreas já estão previstas no projeto de engenharia e que a “estrada-parque” já estaria contemplada com a criação das unidades de conservação, o que impossibilitaria a ocupação do trecho do meio.

Todos os documentos que estão no DNIT são públicos e podem ser entregues ao Comando da Polícia Ambiental mediante solicitação.

O Dr. Rogério da PRF disse que precisa reforçar o contingente do órgão no estado para poder fazer frente à reabertura da BR 319. Hoje já existe grande pressão de grileiros, biopirataria, etc, sem a contrapartida do Estado. Que a PRF possui projeto para fiscalização de ilícitos que relacionados à estrada, como prostituição infantil, etc, inclusive com medidas educativas.

A seguir, houve a apresentação do IBAMA sobre o licenciamento ambiental da BR 319. Como questionamento, o Dr. Rafael perguntou sobre despacho proferido no processo de licenciamento da manutenção em 09/05/2017, que fala na instituição de GT com vários órgãos, que resultou na formação de um comitê interministerial para proteção e vigilância da área de influência da BR 319, visando impedir o desmatamento. Esse despacho propõe a não instalação dos portais, pois seriam desnecessários em face do trabalho do comitê. Recomendou, assim, a exclusão da condicionante. Dr. Rafael perguntou se algum participante da reunião tem conhecimento do comitê. Ninguém se manifestou, nem mesmo o representante do IBAMA. Que mesmo assim, a LI 1111, posterior ao parecer, contém a condicionante da construção dos portais. Ou seja, a recomendação não foi acolhida.

A Sra. Dionéia disse que deve se referir ao comitê gestor da BR 319 que iniciou como GT em 2009 para a administração da ALAP (que foi instituída no final de 2008 e perdeu a vigência em 2013 com a criação das UCs), mas que não chegou a realizar trabalhos.

1. O Secretário da SEMA, Ademir Stroski, perguntou ao IBAMA se há necessidade de LO para a rodovia e pontes. Foi respondido que sim, que será necessária a LO, desde que tenha havido o cumprimento das condicionantes da LI. Que o estudo apresentado para a LI foi simplificado – RAS e não EIA-RIMA, que a LO dependerá da aprovação do EIA-RIMA. A LI não contempla o asfaltamento da rodovia, nem essa fase da obra foi estudada no RAS. A LO contemplará o monitoramento contínuo da operação da rodovia.

2. O major do Batalhão Ambiental perguntou qual seria a função da LO expedida após a conclusão da estrada. O representante do IBAMA respondeu que a licença regula as diversas fases da atividade, as quais não se confundem durante a fase de instalação e de operação (monitoramento contínuo dos impactos ambientais). Na fase da LO, o responsável é o DNIT.

3. André da Associação de Amigos da BR 319 perguntou quantas rodovias no Brasil dependeram de EIA-RIMA para o licenciamento (citando exemplo da rodovia 163 – no Pará e da 174 – no Amazonas) e qual a probabilidade de haver nova rejeição de EIA-RIMA ou mudança de TR. O IBAMA respondeu que praticamente todas as rodovias licenciadas pelo IBAMA (interestaduais) dependeram de EIA-RIMA, mas não sabe responder quantas são, nem sobre as que foram licenciadas em âmbito estadual. Sobre a probabilidade alteração do TR, o IBAMA tem essa prerrogativa, e uma vez realizado o estudo de acordo com o TR, este geralmente não sofre mais alteração. No entanto, o IBAMA pode solicitar complementações dos estudos ambientais após a análise que detecta a necessidade de informações complementares. Que o pedido de complementação é feito apenas uma vez no processo de licenciamento. Se o estudo não estiver de acordo com o TR, o IBAMA não recebe e o devolve para adequação; ou se o estudo não estiver completo, será solicitada complementação (algumas vezes na época da elaboração do TR, não era possível prever antecipadamente um impacto que somente foi detectado pelo próprio estudo).

Ficou consignado que na próxima reunião o IBAMA deve apresentar quais rodovias necessitaram de EIA-RIMA, sendo respondido que tanto a 163 quanto a BR 230 necessitaram do estudo.

O DNIT disse que não vislumbra a possibilidade de solicitar LO, pois nenhuma rodovia não pavimentada possui essa licença. Mas entende que após a apresentação final do EIA-RIMA e componente indígena seria emitida uma nova LI. O IBAMA esclareceu que o tipo de licença é requerido pelo empreendedor, que o normal é a expedição anterior de LP, depois LI e LO, mas nada impede que o empreendedor ao apresentar EIA-RIMA solicite diretamente a LO, o que será analisado.

O Dr. Rafael reiterou a posição do MPF sobre a impossibilidade de fracionamento do procedimento de licenciamento ambiental, estratégia não admitida pela legislação.

O DNIT confirmou que deverá solicitar LP para pavimentação, depois LI e LO, seguindo normalmente as etapas do licenciamento.

O IBAMA disse que, na atividade de manutenção, não houve expedição de LP, passou-se diretamente do TR e RAS para a LI. A análise da licença cabível é feita caso a caso.

A Sra. Dionéia Ferreira (SEMA – RDS Igapó-Açu) disse que a primeira vez que se solicitou uma licença para atividade de manutenção no trecho do meio da BR 319 foi em 2012. Nunca foi requerida pelo empreendedor licença de pavimentação.

O Dr. Flavio disse que a rodovia tem 40 anos, que é preciso policiamento da PRF no Igapó-Açu.

A seguir, houve um intervalo de 15 minutos.

Depois, houve a apresentação da SEMA sobre o Programa Municípios Sustentáveis. Na ocasião, os representantes da Secretaria manifestarem interesse em ocupar e desenvolver atividades nos portais de fiscalização a serem construídos pelo DNIT ou pelo Exército.

Após, houve a apresentação da empresa Laghi Engenharia sobre o Estudo de Componente Indígena.

Por fim, foram definidos os seguintes encaminhamentos:

1 – A próxima reunião será realizada no dia 02/10/2017 (segunda-feira), às 14 horas, na sede da OAB.

2 – A reunião do fórum no mês de novembro poderá ocorrer no município de Manicoré. Essa possibilidade será discutida na próxima reunião.

3 - O Superintendente do DNIT deverá trazer informações, na próxima reunião, sobre a ausência de sinalização das áreas ocupadas por comunidades e sobre a falta de infraestrutura sanitária das áreas de circulação (paradas de ônibus e de caminhoneiros).

4 – O MPF deverá requisitar os produtos entregues ao DNIT pela empresa que está elaborando o EIA-RIMA, a fim de analisar o seu conteúdo.

5 - O MPF deverá requisitar informações sobre o Comitê Interministerial instituído para desenvolver ações interinstitucionais de proteção e vigilância para a área de influência da rodovia BR-319, composto por Ibama, Incra, Exército, Ministério do Meio Ambiente, Funai e outros órgãos.

6 – O MPF deverá requisitar informações à SEFAZ sobre balanças ociosas que poderiam ser cedidas à PRF para serem usadas na rodovia BR-319.

Nada mais havendo a tratar, a reunião foi encerrada às 19 horas.