



RELATÓRIO DO GRUPO DE TRABALHO DA BR-319

Período: 17 novembro de 2023
a 29 de fevereiro de 2024

Brasília,
março de 2024

MINISTÉRIO DOS
TRANSPORTES



Ficha Técnica

REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL

Presidente: **Luiz Inácio Lula da Silva**

Vice-Presidente: **Geraldo Alckmin**

MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES

Ministro: **Renan Filho**

Secretário Executivo: **George Santoro**

Secretária Nacional de Transporte Rodoviário:
Viviane Esse

Subsecretário de Sustentabilidade:
Cloves Eduardo Benevides

Subsecretária de Fomento e Planejamento:
Gabriele Monteiro Avelino

Diretor-Presidente Infra S.A.:
Jorge Bastos

Diretor-Geral do Departamento Nacional
de Infraestrutura de Transportes:
Fabrcio Galvão

Diretor-Executivo do Departamento Nacional
de Infraestrutura de Transportes:
Carlos Antônio Rocha de Barros

Diretor de Planejamento e Pesquisa, do
Departamento Nacional de Infraestrutura
de Transportes:
Luiz Guilherme Rodrigues de Mello

Diretor de Obras Públicas da Secretaria Nacional
de Transporte Rodoviário:
Allan Magalhães Machado

Membros do Grupo de Trabalho – GT,
conforme Portaria nº Portaria 1.109,
de 16 de novembro de 2023

Coordenador do Grupo de Trabalho:
Cloves Eduardo Benevides

Secretaria Nacional de Transporte
Rodoviário - SNTR

Titular: **Allan Magalhães Machado**

Suplente: **Rogério Lezino Costa Leite**

Subsecretaria de Sustentabilidade - SUST

Membro Titular: **Cloves Eduardo Benevides**

Suplente: **Paloma Campos do Nascimento**

Subsecretaria de Fomento e
Planejamento - SFPlan

Titular: **Gabriela Monteiro Avelino**

Suplente: **Aline Santana Contar de Souza**

Departamento Nacional de
Infraestrutura de Transportes - DNIT

Titular: **Luiz Guilherme Rodrigues de Mello**

Suplente: **João Felipe Lemos Cunha**

Infra S.A.

Titular: **Bruna Pinheiro de Melo**

Suplente: **Larissa Carolina Amorim dos Santos**

EQUIPE TÉCNICA:

Fani Mamede: Chefe da Assessoria de
Participação Social e Diversidade, substituta

Paloma Campos do Nascimento:
Coordenadora-Geral de Licenciamento
Ambiental e Assuntos Territoriais da
Subsecretaria de Sustentabilidade

Camila Lourdes da Silva: Coordenadora
de Assuntos Territoriais da Subsecretaria
de Sustentabilidade

Cibele Dutra de França: Coordenadora
de Licenciamento Ambiental da Subsecretaria
de Sustentabilidade

Rosângela Finocketi Pinna: Analista
da Subsecretaria de Sustentabilidade

Henrique Frank: Analista da Subsecretaria
de Sustentabilidade

Marília de Oliveira Correa de Cunha: Analista
da Subsecretaria de Sustentabilidade

João Mateus Silva de Souza Guedes: Estagiário
da Subsecretaria de Sustentabilidade

Aline Santana Contar de Souza: Gerente
de Projeto da Subsecretaria de Fomento e
Planejamento

Rogério Lezino Costa Leite: Gerente de Projeto
da Secretaria Nacional de Transporte Terrestre

João Felipe Lemos Cunha: Coordenador-Geral
de Meio Ambiente da Diretoria de Planejamento
e Pesquisa do Departamento Nacional de
Infraestrutura de Transportes.

Assessoria Especial de Comunicação

Chefia da AESCOM: **Milena Andrade**

Sumário

Apresentação	5
1. Introdução	6
2. Histórico Institucional e de Infraestrutura	7
2.2 Linha do tempo: os principais marcos nas discussões sobre a BR-319	8
2.3 A atuação do governo federal nas discussões sobre a BR-319	14
2.3.1. Grupo de Trabalho do Ministério do Meio Ambiente (Portaria Nº 205/2008)	14
2.3.2. Comitê Gestor da BR-319 (Portaria Interministerial Nº 1/2009)	18
2.3.3 Grupo de Trabalho do Ministério da Economia (Sem Portaria/2011)	20
2.4. Atuação e fiscalização feitas pelo Tribunal de Contas da União (TCU) e Ministério Público Federal no Amazonas (MPF/AM)	22
2.4.1. 2017 - Criação do Fórum de Discussão Permanente da BR-319 pelo MPF/AM ..	22
2.4.2. 2014 a 2020 – Relatório de Levantamento para Atender à Solicitação do Congresso Nacional (Processo 025.639/2014-5)	24
3. Relato das Atividades e Reuniões Realizadas pelo GT	26
3.2 Ações desenvolvidas	27
3.3 Temas debatidos	27
3.4 Metodologia de Trabalho	28
3.5 Audiências públicas	29
3.5.1 Primeira audiência pública do GT – 22/11/2023, Brasília/DF	29
3.5.2 Segunda audiência pública do GT – 13/12/2023, Manaus/AM	30
3.5.3 Terceira audiência pública do GT – 16/01/2024, Porto Velho/RO	33
3.5.4 Quarta audiência pública do GT da BR-319 – 29/02/2024, Brasília/DF	35

3.6 Contribuições recebidas pelo Ministério dos Transportes no e-mail do Grupo de Trabalho	36
3.7 Reuniões Bilaterais.....	37
3.7.1 Bilateral com o Censipam – 18/01/2024, Brasília/DF	38
3.7.2 Bilateral com o Ibama – 19/01/2024, Brasília/DF.....	38
3.7.3 Bilateral com a Funai – 25/01/2024, Brasília/DF	39
3.7.4 Bilateral com a Polícia Federal – 25/01/2024, Brasília/DF	40
3.7.5 Bilateral com o ICMBio – 31/01/2024, Brasília/DF.....	40
3.7.6 Bilateral com a Polícia Rodoviária Federal – 09/02/2024, Brasília/DF	41
4. A Atual BR-319 e as Ações Estratégicas Futuras.....	42
4.2 Condicionantes da LP e a necessidade de medidas interministeriais	44
4.3 Inovações e soluções de engenharia: uma rodovia singular merece soluções inovadoras.....	47
4.3.1 Projetos Básicos para Pontes no Trecho do Meio.....	47
4.3.2 Passagens de Fauna e Barreiras de Controle	48
4.3.3 Retomada da Pavimentação no Lote C	49
5. A importância da governança e da presença do Estado	50
5.1 Estratégia de aceleração das ações para alavancar a BR-319.....	52
5. Conclusões	65
6. Referências	67



Conhecida como Rodovia Manaus-Porto Velho, a BR-319 conecta os estados do Amazonas e de Rondônia ao restante do Brasil, atravessando o Bioma Amazônico em 918 quilômetros de extensão. Há mais de duas décadas, a pavimentação dessa rodovia vem sendo debatida. O principal desafio é garantir que o empreendimento esteja alinhado com o desenvolvimento sustentável da região. Atualmente, a BR-319 está parcialmente asfaltada, com trechos sem pavimentação e em condições precárias de infraestrutura, gerando altos custos de manutenção.

Para avançar no cumprimento da legislação ambiental e garantir a adoção de medidas de proteção socioambientais no entorno do empreendimento, o Estado brasileiro criou diversas instâncias governamentais, como grupos de trabalho e comitês. Nessas iniciativas, o papel dos órgãos licenciadores, como o Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (Ibama) e o Instituto de Proteção Ambiental do Amazonas (IPAAM); dos órgãos intervenientes, como a Fundação Nacional dos Povos Indígenas (Funai) e o Instituto Chico Mendes de Conservação da Biodiversidade (ICMBio); e do Ministério Público Federal (MPF), tem sido fundamental para as discussões.



Figura 1. Rodovia BR-319 – Mapa
– Fonte: DNIT

Somando-se a esses órgãos, o Ministério dos Transportes (MT) envida esforços para garantir a execução de um projeto que atenda às necessidades particulares ambientais e de governança da BR-319. A recuperação e pavimentação do empreendimento é uma das prioridades do governo federal no setor de infraestrutura de transportes. O compromisso do governo federal e do MT é assegurar que a BR-319 seja considerada uma obra modelo no que diz respeito à proteção do meio ambiente, de forma a promover o desenvolvimento sustentável, garantindo ganhos econômicos e sociais para a região.

1. Introdução

O presente relatório visa consolidar as discussões realizadas pelo Grupo de Trabalho (GT), instituído pela Portaria 1.109, de 16 de novembro de 2023, de autoria do Ministério dos Transportes, com a finalidade de avaliar a otimização da infraestrutura da rodovia, considerando os impactos socioambientais, a segurança viária e medidas de adaptação à mudança do clima no corredor de transporte de que faz parte a BR-319, que liga Manaus/AM a Porto Velho/RO.

Os trabalhos do GT foram norteados pelos seguintes objetivos específicos:

- Realizar levantamento sobre a situação atual da BR-319, com base em estudos técnicos e científicos existentes, com foco na identificação de potenciais problemas relacionados à otimização da rodovia;
- Considerar a análise de estudos, projetos, relatórios de outros grupos, que já tenham tratado do tema, especialmente, as conclusões do grupo instituído pela Portaria MMA nº 295/2008;
- Propor, se viável, medidas, inclusive normativas, para melhoria da infraestrutura da Rodovia BR-319, que promovam a sustentabilidade e a segurança viária e mitiguem os impactos ambientais e de mudança do clima na área de influência da rodovia;
- Consultar os órgãos governamentais e demais partes interessadas, incluindo a sociedade civil, para discutir e avaliar as propostas apresentadas; e
- Considerar as análises efetuadas as políticas e ações relacionadas à Rodovia BR-319 entre os demais ministérios e órgãos envolvidos.

Para contemplar esses objetivos, analisou-se o histórico institucional e de infraestrutura; coletou-se contribuições em audiências públicas e reuniões bilaterais; e, por fim, discutiu-se o status atual da BR-319, considerando a necessidade da adoção de ações estratégicas futuras.

2. Histórico Institucional e de Infraestrutura

As obras da BR-319 tiveram início em 1968, no período da Ditadura Militar. Na época, as políticas ambientais do país eram incipientes e as obras foram autorizadas sem qualquer tipo de licenciamento ou estudos prévios que atestassem sua viabilidade socioambiental.

A inauguração da rodovia em 1976 foi celebrada como um marco da soberania nacional e da integração do estado do Amazonas ao restante do Brasil. No entanto, ao longo dos anos 80, as condições da região e a transição política e econômica pela qual o país passava durante a redemocratização, levaram a rodovia a uma situação de abandono, o que culminou no seu fechamento em 1988.

A partir dos anos 90, as políticas ambientais e sociais registraram avanços significativos. Houve, inclusive, a realização da Conferência das Nações Unidas sobre Meio Ambiente e Desenvolvimento, a Eco-92, no Rio de Janeiro, um dos marcos desse período. Além disso, a estabilidade econômica propiciou o crescimento das cidades da região no entorno da BR-319. Com isso, questões logísticas envolvendo abastecimento de bens e questões de governança, com a necessidade de planos diretores que limitassem e fiscalizassem ocupações irregulares, passaram a incorporar os desafios relacionados à rodovia. Ainda, nesse contexto, problemas com a segurança da região, como tráfico, garimpo e contrabando, também cresceram exponencialmente.

Entre 2006 e 2011, houve atuação essencial e significativa do governo federal, que pautou discussões de alto impacto para o avanço no processo de licenciamento ambiental. Contudo, ainda não foi possível garantir a execução de um projeto de pavimentação da BR-319 que contemple as necessidades particulares, do ponto de vista ambiental e de governança, da rodovia.

BR-319, O CAMINHO DA LIBERDADE



As dificuldades para avançar no projeto residem na conjunção de demandas e agendas a serem endereçadas. A trajetória das ações envolvendo o empreendimento demonstra que, o que era uma questão de infraestrutura para defesa e integração da Amazônia, se transformou em uma complexa teia em que estão presentes a sustentabilidade, os povos indígenas, a dignidade dos habitantes da região, a ordenação e ocupação territorial sustentável e a segurança pública e ambiental.

Para melhor compreensão das discussões envolvendo a rodovia é necessário analisar com afinco o histórico do processo relacionado à legislação ambiental, destacando as principais movimentações no empreendimento. A maioria das iniciativas se deu pela atuação de três órgãos: o Ministério do Meio Ambiente, o Ibama, o Ministério dos Transportes e o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT).

2.2 Linha do tempo: os principais marcos nas discussões sobre a BR-319

1968

- Início das obras.

1972

- Abertura da rodovia, interligando 22 municípios na Floresta Amazônica, na região do interflúvio dos Rios Madeira e Purus. O tempo de uma viagem de Manaus/AM a Porto Velho/RO era estimado em 12 horas.

1976-1988

- Ainda que em condições precárias, a rodovia garantiu o tráfego e a mobilidade por 12 anos. Por falta de manutenção, a BR-319 foi fechada em 1988 e reaberta esporadicamente.

2001

- Após anos sem condições de trafegabilidade e sem manutenção, foi concluída a pavimentação dos primeiros 58 km da BR-319 ao sul e de 100 km no extremo norte da rodovia.

2005

- Há sinalização de início de novas obras de pavimentação e reconstrução da rodovia. Contudo, a Justiça Federal do Amazonas embargou as mesmas, exigindo a apresentação de Estudo de Impacto Ambiental e Relatório de Impacto Ambiental (EIA/RIMA) pelo DNIT ao Ibama para a continuidade das obras.
- O DNIT e o Ibama começaram as tratativas para a celebração de um Termo de Acordo e Compromisso (TAC);
- O Ibama definiu procedimentos diferenciados para os trechos da BR, incluindo a realização de EIA/RIMA para o chamado Trecho do Meio. Também assinalou para a possibilidade de continuidade de obras de manutenção e conservação nos demais segmentos da rodovia, o que seria garantido por meio do TAC;



Fonte: <https://journals.openedition.org/confins/11270>

2005

- O Tribunal Regional Federal da 1ª Região suspendeu o embargo das obras determinado pela Justiça Federal do Amazonas. Posteriormente, a Advocacia-Geral da União (AGU) criou a Câmara de Conciliação e Arbitramento entre DNIT e Ibama para tratar do licenciamento ambiental da rodovia; e
- Apresentação, pelo DNIT, do "Relatório Ambiental da BR-319: Diagnóstico Socioambiental", considerado insuficiente tecnicamente pelo Ibama. Assim, o relatório não poderia substituir a necessidade de um EIA/RIMA.

2006

- Um decreto federal estabeleceu a Área de Limitação Administrativa Provisória (ALAP) da região da rodovia, com o intuito de realizar estudos e levantamento para a criação de Unidades de Conservação (Ucs); e
- O Instituto de Proteção Ambiental do Amazonas (IPAAM), órgão estadual, emitiu Licenças de Instalação sem a apresentação de Plano Básico Ambiental e Programa de Recuperação de Áreas Degradadas.

2007

- Como resultado das tratativas da Câmara de Conciliação, e após dois anos do início das discussões, é celebrado o TAC entre DNIT e Ibama, que autoriza obras de restauração nos segmentos A e B da BR-319 e ampliação da capacidade (pavimentação/reconstrução) do segmento C. Para a realização das obras, o Ibama instituiu a necessidade de apresentação e execução, pelo DNIT, de diversos Programas Ambientais; e
- O Ibama formalizou ao DNIT o Termo de Referência definitivo para subsidiar a elaboração do EIA/RIMA para o projeto de pavimentação/reconstrução do Trecho do Meio.

2009

- Após três tentativas, o Ibama aceitou o EIA/RIMA. A entrega do estudo aos municípios e órgãos interessados foi realizada e o edital para a realização de audiências públicas, uma das etapas para a concessão da Licença Prévia, foi publicado;
- O Ibama incorporou pareceres técnicos solicitando complementações ao EIA/RIMA. Apesar de inicialmente ter aprovado o estudo, o órgão concluiu que o EIA/RIMA aprovado não reuniu subsídios mínimos para verificar a viabilidade ambiental do empreendimento após realizar levantamentos primários de campo. Além disso, concluiu-se que o único cenário possível para a recuperação total da BR-319 envolveria a presença de governança socioambiental na região.

2007-2008

- A Funai enviou ao Ibama o Termo de Referência para os estudos relacionados ao Componente Indígena do EIA/RIMA. O Ministério da Saúde e o ICMBio também encaminharam sugestões.

2008

- Após análise e cumprimento de pendências solicitadas pelo Ibama no Termo de Referência, o DNIT encaminhou a primeira versão do EIA/RIMA ao órgão ambiental. Contudo, o estudo foi recusado pelo não atendimento das condições estabelecidas no Termo de Referência e por críticas à Metodologia de Levantamento de Fauna.

2012

- O DNIT decretou situação de emergência na BR-319 devido ao alagamento da pista.

2013

- Reinício das tratativas para a regularização da BR-319. Foi proposto um novo Termo de Referência para que um novo EIA/RIMA pudesse ser elaborado. Neste mesmo ano, a Funai apontou a necessidade de incluir estudos sobre comunidades indígenas localizadas no Trecho do Meio.

2014

- O DNIT obteve junto ao IPAAM, a Licença Ambiental Única (LAU 422/14), que autorizou a realização de serviços de manutenção e recuperação do Trecho do Meio da BR-319.

2016

- Após recomendação do MPF, o Ibama emitiu uma Licença de Instalação para manutenção da BR-319, a LI 1111/2016, incluindo autorização para reparos no Trecho do Meio; e
- Foi elaborado um novo Termo de Referência para uma nova tentativa de EIA/RIMA. A Funai também elaborou um Termo de Referência para que o DNIT realizasse o estudo de cinco comunidades indígenas.

2018

- Criação do Fórum de Discussão Permanente da BR-319, capitaneado pelo Ministério Público Federal do Amazonas e pelo governo do estado. O MPF solicitou que diversos órgãos e entidades de segurança pública e fiscalização ambiental apresentassem uma estimativa de recursos materiais e humanos necessários para assegurar a governabilidade da área sob influência da rodovia após sua pavimentação; e
- Pela primeira vez em 30 anos, a BR-319 foi considerada trafegável durante o período de chuvas do inverno amazônico.

2015

- O Ministério Público Federal requisiu a suspensão dos serviços de manutenção autorizados pela LAU 422/14. O Tribunal Regional Federal da 1ª Região pôs fim ao embargo cerca de dois meses após a decisão do MPF; e
- Diante da suspensão do embargo, o Ibama autorizou que o DNIT executasse apenas as atividades de manutenção especificadas na cláusula segunda do aditivo ao TAC celebrado em 2007.

2017

- O Ministério Público Federal no Amazonas solicita a suspensão, acatada pela Justiça Federal, das obras de manutenção, questionando os problemas no licenciamento ambiental dos serviços de manutenção, conservação e recuperação da parte central da rodovia. Um mês depois, a liminar que impedia as atividades é suspensa;
- A Funai aprovou o plano de trabalho relacionado ao componente indígena do EIA/RIMA, entregue pelo DNIT; e
- Foi contratada empresa para prestação de serviços de supervisão e gerenciamento ambiental, bem como a elaboração de Programas Ambientais para execução dos serviços de manutenção e conservação da BR-319. Os Programas de Gestão, Supervisão e Educação Ambiental, de Comunicação Social e Prevenção de Colisão de Fauna Silvestre, atendiam às condicionantes para a renovação da LI 1111/2016.

2019

- A LI 1111/2016 foi renovada pelo Ibama. O governo do Amazonas apresentou ao DNIT um Plano de Governança para a BR-319, que previa a instalação de dois postos de fiscalização na rodovia. Além disso, por meio da criação da Agência de Defesa Agropecuária e Florestal do Estado do Amazonas (ADAF), ligada à Secretaria Estadual de Meio Ambiente (SEMA), sugeriu a implantação de barreiras para mitigar impactos advindos dos serviços de manutenção, conservação e restauração da rodovia;
- O Trecho do Meio da BR-319 é qualificado no âmbito do Programa de Parcerias de Investimentos da Presidência da República (PPI) e do Programa Nacional de Desestatização (PND).

2020

- Com apoio do então Ministério da Infraestrutura, o DNIT divulgou o edital de licitação para desenvolvimento do projeto básico e executivo de engenharia para a BR-319. A empresa vencedora também seria responsável pela realização das obras de pavimentação e reconstrução no Lote C da rodovia (km 198 ao km 250); e
- O MPF apresentou liminar para suspensão do edital de licitação. Contudo, a Justiça Federal emitiu decisão favorável à retomada das obras de repavimentação do Lote C e, com isso, o governo pôde seguir com a licitação, que teve um consórcio como vencedor.

2021

Neste ano, o DNIT:

- Emitiu a ordem de serviço para início das atividades do contrato. Contudo, atendendo ao MPF que alegou a ausência de licenciamento ambiental para o empreendimento, o Tribunal Regional Federal da 1ª Região suspendeu as obras para a reconstrução do Lote C da rodovia, que liga Manaus (AM) a Porto Velho (RO). Um mês depois, o Superior Tribunal de Justiça (STJ) confirmou a autorização para a reconstrução do Lote C;

2021

- Protocolou complementações ao EIA/RIMA, em conformidade com a análise técnica do Ibama, visando a obtenção da Licença Prévia (LP) para as obras de pavimentação do Trecho do Meio; e
- Promoveu a abertura de licitação para contratação de empresa especializada para a execução do Projeto de Recuperação de Áreas Degradadas (PRAD) para pontos impactados pelas obras na rodovia. Foi firmado contrato para a execução dos estudos ambientais no âmbito do processo de licenciamento ambiental para repavimentação do Trecho do Meio. Foram realizadas audiências públicas em diversos municípios para a obtenção da Licença Prévia.

2022

- A LI 1111/2016 foi renovada pelo Ibama. O DNIT apresentou o Componente Indígena do EIA/RIMA no âmbito do processo de licenciamento ambiental do Trecho do Meio;
- A Licença Prévia 672/2022 para a reconstrução e pavimentação do Trecho do Meio é emitida pelo Ibama; e
- A instalação do canteiro de obras do Lote C é suspensa pelo Tribunal Regional Federal, após solicitação do MPF. O contrato com o consórcio que havia vencido a licitação é paralisado e, posteriormente, suspenso.



2023

- O DNIT firma contrato com empresa para execução, manutenção e monitoramento do Projeto de Recuperação de Áreas Degradadas – PRAD e instalação de dispositivos para mitigação de impactos à fauna.



Figura 2. Fotos históricas da construção da BR-319 – Fonte: Ministério dos Transportes

2.3. A atuação do governo federal nas discussões sobre a BR-319

Além dos eventos elencados acima, o governo federal criou diferentes instâncias governamentais para tratar da rodovia. O Grupo de Trabalho do Ministério dos Transportes de 2023 analisou as principais contribuições e iniciativas anteriores ao estabelecimento deste colegiado.

Tabela 1. Instâncias Governamentais para tratar da BR-319

ANO	ÓRGÃO RESPONSÁVEL	TIPO DE GOVERNANÇA	OBJETIVOS
2006	Casa Civil	Decreto/ Grupo de Trabalho	Estabelecimento da Área de Limitação Administrativa Provisória (ALAP) da região da BR-319, com o intuito de realizar estudos e levantamento para a criação de Unidades de Conservação ao longo da rodovia
2008	Ministério do Meio Ambiente	Grupo de Trabalho	Elaborar diretrizes e acompanhar o Licenciamento Ambiental da BR-319. O relatório final do GT foi incorporado ao processo de Licenciamento Prévio
2009-2011	Interministerial, com o Ministério dos Transportes como coordenador	Comitê Gestor	Discussão das ações propostas pelo GT de 2008. A prioridade era cumprir os requisitos necessários para a requisição de Licença Prévia
2017	Governo do Estado do Amazonas e Ministério Público Federal no Amazonas	Fórum	O Fórum é permanente e foi criado com o objetivo de realizar reuniões mensais e abertas à participação de qualquer interessado. O objetivo é apresentar, de forma clara e transparente, o processo de licenciamento da rodovia
2021	Ministério da Economia	Grupo de Trabalho	Planejar e discutir a governança do Entorno da BR-319
2023	Ministério dos Transportes	Grupo de Trabalho	Apresentar estudos e propostas que promovam a otimização da infraestrutura da rodovia, considerando os impactos socioambientais, a segurança viária e medidas de adaptação à mudança do clima no corredor de transporte de que faz parte a BR-319

Fonte: Ministério dos Transportes

2.3.1. GRUPO DE TRABALHO DO MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE (PORTARIA Nº 205/2008)

A Portaria do Ministério do Meio Ambiente nº 205, de 22 de setembro de 2008, instituiu o Grupo de Trabalho (GT) para elaborar diretrizes e acompanhar o licenciamento ambiental da BR-319, no Estado do Amazonas e Rondônia, com o objetivo de definir e planejar medidas preventivas em relação aos impactos derivados do empreendimento.



De acordo com o art. 1º da referida Portaria, a intenção era impedir o desmatamento e a descaracterização do Bioma Amazônia ao longo da estrada. Para isso, seriam consideradas iniciativas como a definição de espaços territoriais especialmente protegidos, zonas de exclusão e alternativas menos impactantes, avaliação e quantificação dos custos de implantação e manutenção das dez Unidades de Conservação previstas ao longo da BR-319.

O GT foi composto por representantes do Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (Ibama), através das Diretorias de Licenciamento Ambiental (DILIC) e de Uso Sustentável da Biodiversidade e Florestas (DBFLO), do Instituto Chico Mendes de Conservação da Biodiversidade (ICMBio) e do Ministério do Meio Ambiente (MMA), através da Secretaria de Mudanças Climáticas e Qualidade Ambiental, além de representantes convidados do Ministério dos Transportes, do Ministério da Integração Nacional e do Governo do Estado do Amazonas.

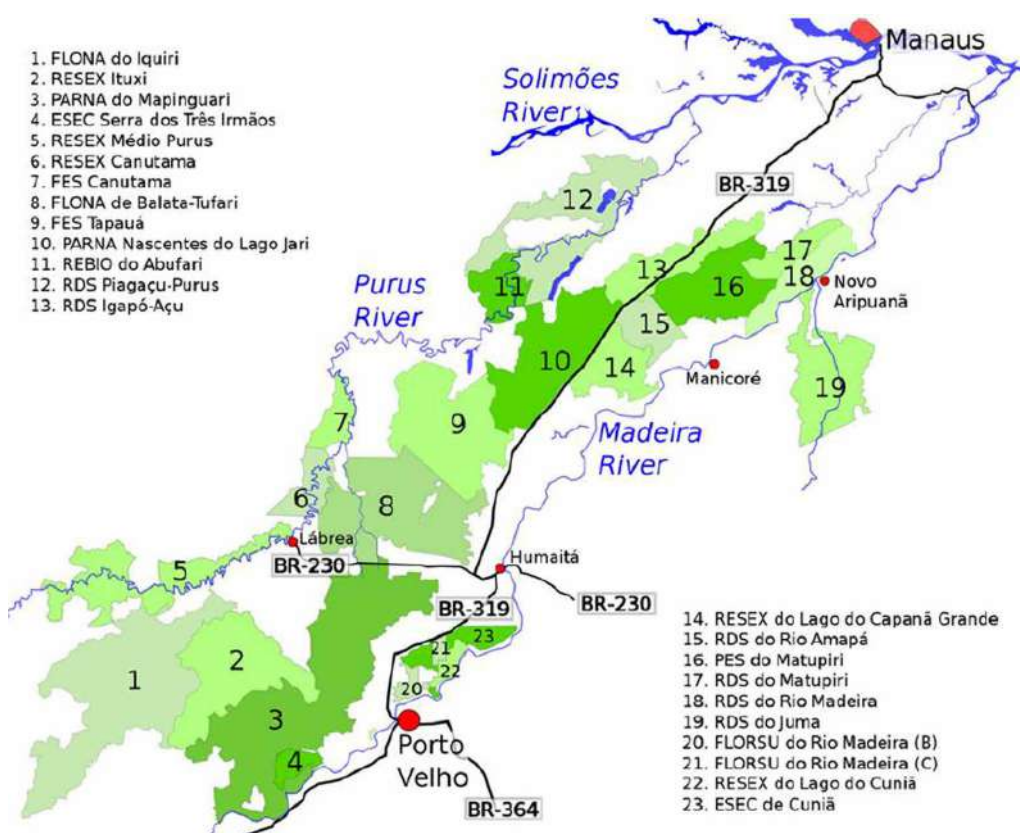


Figura 3. Atuais Unidades de Conservação começaram a ser definidas pelo GT do MMA de 2008 – FONTE: DNIT

Durante os trabalhos, foi elaborado um relatório que continha um conjunto de recomendações a serem consideradas como pré-condicionantes pelo governo federal para a solicitação de concessão da Licença Prévia ao Ibama. Uma das principais ações previstas nas pré-condicionantes e cumpridas pelo GT foi a criação de Unidades de Conservação (Ucs) no entorno da BR-319, a partir da Área de Limitação Administrativa Provisória (ALAP). A ALAP foi decretada para a realização de estudos sobre as UCs, no contexto do Plano de Proteção e Implementação das Unidades de Conservação da BR-319.

De acordo com o diagnóstico feito sobre uma das UC, o Parque Nacional Mapinguari, localizado entre os estados do Amazonas e Rondônia, “as Unidades de Conservação são consideradas uma das mais efetivas maneiras de evitar o desmatamento oriundo da ocupação desordenada na Região Amazônica.”

Atualmente, por iniciativa especialmente do DNIT, e com apoio do ICMBio, Ibama e de órgãos estaduais, foram demarcadas 27 Ucs, sendo 12 federais, nove do estado do Amazonas e sete do estado de Rondônia.

Cabe destacar que o não cumprimento das pré-condicionantes não impediria o avanço do processo de licenciamento ambiental. Assim, as iniciativas do GT do MMA mostram o esforço empreendido para se criar uma governança fortalecida na região, ainda que não houvesse necessidade legal de fazê-lo. As pré-condicionantes faziam parte de uma estratégia de fortalecimento da presença do Estado, negociada entre instituições federais e estaduais para evitar a degradação ambiental.



Tabela 2. Pré-condicionantes definidas pelo GT do MMA de 2008 e monitoradas pelo Comitê Gestor entre 2009 e 2011

PRÉ-CONDICIONANTES	PRAZO	AÇÕES	ÓRGÃOS ENVOLVIDOS
Disponibilização prévia de recursos conforme apresentado no Plano de Proteção e Implementação das Unidades de Conservação da BR-319	Até a Licença Prévia	Celebrado Termo de Compromisso entre o DNIT e a SDS/AM para implementação das Ucs do Estado do Amazonas	DNIT, Secretaria de Estado do Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável (SDS/AM)
		Celebrado Termo de Cooperação entre o DNIT e o ICMBio para implementação e proteção das Ucs federais	DNIT, ICMBio
		Celebrado Termo de Cooperação entre o DNIT e a SEDAM/RO para implementação das Ucs do Estado de Rondônia	DNIT, Secretaria de Estado do Desenvolvimento Ambiental (SEDAM/RO)
		Celebrado Convênio entre o DNIT e Exército para demarcação e sinalização das 27 Ucs Federal e Estaduais	DNIT, Exército
		Celebrado Convênio entre o DNIT e o Exército para elaboração do projeto dos 9 postos de fiscalização integrados	DNIT, Exército
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	Até a Licença Prévia	Parte dos recursos que foram repassados por meio do TC celebrado pelo DNIT com ICMBio e SDS/AM será destinado à proteção das Ucs Federais e Estaduais	ICMBio, SDS/AM
		Celebrado Convênio entre o DNIT e o Exército/DEC para elaboração do projeto dos 9 postos de fiscalização integrados. Os projetos foram entregues, porém nenhum deles foi construído	DNIT, Exército
Elaboração e execução de um Plano de Desenvolvimento e Regularização Fundiária pelo INCRA para as áreas ao longo da BR-319	Elaboração do plano até a Licença Prévia	Plano apresentado em 29 de julho de 2009	INCRA, Ministério do Desenvolvimento Agrário
Elaboração e execução, pelos órgãos ambientais estaduais, de um Plano de regularização ambiental das propriedades particulares identificadas, assim como dos Projetos de Assentamentos Rurais	Elaboração do plano até a LP	Incluído no Plano de Desenvolvimento e Regularização Fundiária reapresentado em 20 de agosto de 2009	SDS/AM, SEDAM/RO

PRÉ-CONDICIONANTES	PRAZO	AÇÕES	ÓRGÃOS ENVOLVIDOS
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	Elaboração até a LP	Foi criado um subgrupo. A consolidação de informações geográficas foi apresentada e distribuída em 11 de dezembro de 2009	Diretoria de Serviço Geográfico do Exército
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	Elaboração até a LP	Seria tratado durante o processo de licenciamento	DNIT
Criação de vagas, autorização de concursos e alocação de recursos nas instituições.	Disponibilização de pessoal de apoio até a LP	SDS/AM: nomeou 9 chefes de Ucs e 6 assessores de apoio em 2010	ICMBio, SDS/AM
Que seja previamente formado um Comitê Gestor para planejar, acompanhar e monitorar a implementação dessas e outras ações previstas para a região.	Até a LP	O Comitê Gestor Interministerial foi criado pela Portaria Interministerial nº 001 de 19 de março de 2009, publicada em 11 de maio de 2009	Ministério dos Transportes

Fonte: Ministério dos Transportes

2.3.2. COMITÊ GESTOR DA BR-319 (PORTARIA INTERMINISTERIAL Nº 1/2009)

Após o fim dos trabalhos do GT do Ministério do Meio Ambiente em 2008, foi criado um Comitê Gestor da BR-319 para garantir que as deliberações do grupo tivessem continuidade. O comitê também almejava que os órgãos envolvidos nas pré-condicionantes assumissem o compromisso de corroborar para avanços no projeto de rodovia, especialmente nos eixos da governança e preservação ambiental. Ainda, teve a prerrogativa de monitorar a execução das atividades decorrentes das pré-condicionantes.



O Comitê Interministerial teve uma composição plural, o que impulsionou as iniciativas acordadas no GT. Além do Ministério dos Transportes, as pastas de Meio Ambiente, Justiça, Desenvolvimento Agrário e Planejamento, Orçamento e Gestão também integravam o grupo. Por fim, a presença do DNIT, Ibama, ICMBio, Polícia Federal e Polícia Rodoviária Federal, Comando do Exército e Funai.

Nas primeiras reuniões do comitê, ficou estabelecido que a prioridade do grupo seria equacionar as providências necessárias para a liberação da Licença Prévia. Para dar celeridade ao cumprimento das ações, foram criados seis subgrupos no âmbito do Comitê Gestor:

- 1.** Subgrupo de Acompanhamento das Atividades do Comitê Gestor Interministerial da BR-319;
- 2.** Subgrupo para o estabelecimento de Termo de Referência para contratação de consultoria para levantar e caracterizar a situação fundiária das Unidades de Conservação da área de influência da BR-319;
- 3.** Subgrupo para elaboração de Plano de Desenvolvimento e Regularização Fundiária e Ambiental;
- 4.** Subgrupo para o levantamento, organização e disponibilização de informações geográficas;
- 5.** Subgrupo de demandas sobre recursos financeiros e autorizações para concursos, com a finalidade de tratar de questões específicas de cada órgão, visando sua atuação na área de influência da BR-319; e
- 6.** Subgrupo de Postos de Fiscalização Integrada, cujo objetivo era o de definir a utilização e as necessidades dos diversos órgãos fiscalizadores que seriam alocados em 10 postos de fiscalização.

De acordo com a avaliação realizada em 2011, ou seja, ao final dos trabalhos, a maior parte das medidas das pré-condicionantes que deveriam ser implementadas até a emissão da Licença Prévia já haviam sido equacionadas. Isso significa que, ainda que não tivessem sido efetivamente executadas, já havia planejamento para a celebração de convênios, termos de cooperação e repasse de recursos para cumpri-las.

Com relação às medidas que deveriam ser implementadas até a emissão das Licenças de Instalação e de Operação, concedidas, respectivamente, por ocasião do início das obras e início da operação da rodovia, a maior parte das ações estava pendente.

À exceção dos estudos de impacto ambiental e do componente indígena, os objetos dos ajustes celebrados pelo DNIT foram integralmente executados ou estavam em fase final de implementação. Contudo, entre as medidas preventivas propostas pelo GT, havia aquelas que extrapolavam as possibilidades de atuação dos órgãos e entidades governamentais individualmente.

A implantação de ações interinstitucionais de proteção e vigilância na área de influência da rodovia é um exemplo disso. Em 2009, o Comitê Gestor chegou a formar um grupo permanente de fiscalização, que contemplava reuniões mensais para planejamento de ações integradas. O grupo era composto por ICMBio, Ibama, Polícia Federal e Polícia Rodoviária Federal, além dos órgãos estaduais de meio ambiente e polícias ambientais do Amazonas e Rondônia, e tinha o objetivo de otimizar recursos humanos logísticos e financeiros.

O Comitê Gestor foi extinto pelo Decreto 9.759/2019 sem uma avaliação conclusiva sobre o cumprimento das medidas propostas.

2.3.3 GRUPO DE TRABALHO DO MINISTÉRIO DA ECONOMIA (SEM PORTARIA/2011)

Após o fim dos trabalhos do Comitê Gestor em 2011, o governo federal voltou a tratar oficialmente da BR-319 por meio de um Grupo de Trabalho somente em 2021.

O GT do Ministério da Economia tinha a finalidade de planejar e discutir a governança no entorno da BR-319. Na primeira reunião do grupo, compareceram a Secretaria Estadual de Meio Ambiente do Amazonas (SEMA/AM), o DNIT, a Associação dos Engenheiros Ambientais do Amazonas (AENAMBAM), o Conselho Regional de Engenharia e Agronomia do Amazonas, o Ministério Público do Amazonas, o Consórcio Prosul Nacional, a Ordem dos Advogados do Brasil do Amazonas (OAB/AM), a Secretaria de Desenvolvimento, Ciência, Tecnologia e Inovação do Amazonas (SEDECTI/AM) e a Associação Casa do Rei.



Figura 4. Eixos e subtemas de atuação do GT do Ministério da Economia – Fonte: Ministério dos Transportes

O GT foi criado no âmbito da Secretaria do Programa de Parcerias de Investimentos (PPI) em função das competências da Secretaria de Apoio ao Licenciamento Ambiental e à Desapropriação, cuja prerrogativa, de acordo com a página da SPPI que trata do projeto do Trecho do Meio, era a de “acompanhar o processo para que ações estratégicas fossem adotadas junto às instituições envolvidas, de forma a proporcionar a resolução de conflitos que possam comprometer o andamento contínuo e coerente do licenciamento ambiental.”

Foram realizadas dez reuniões de alinhamento, nas quais foram apresentados os eixos e seus respectivos subtemas de atuação do GT, conforme a figura 4. A criação dos Portais da Amazônia, um dos instrumentos para o fortalecimento da fiscalização, foi planejada

com cronograma estimado para contratação e construção das estruturas. O mesmo foi feito para a construção das Unidades Operacionais da Polícia Rodoviária Federal, implantação de dispositivos para leitura de placa (OCR) e para o controle de abertura de ramais.

Na temática Concessão Florestal, foram apresentados os projetos qualificados no PPI, bem como o status do cronograma de Florestas Amazônia; e o cronograma de doação e cessão de Gleba da União para o Estado do Amazonas para a formação da Gleba Acará e para a estruturação da Concessão das Glebas Abelhas e Acará. Além desses assuntos, foram discutidas a implantação da cessão real de uso da Floresta Estadual do Tapauá e a regularização fundiária e Zoneamento Ecológico-Econômico.

O trabalho realizado no âmbito do PPI é considerado fundamental para a emissão da Licença Prévia (LP) 672/2022, e foi tratado à época como condição para o avanço no processo de licenciamento ambiental. No entanto, o GT, criado informalmente no âmbito do Ministério, não retomou as ações discutidas pelo Comitê Gestor de 2011, que não foram avaliadas.



2.4. Atuação e fiscalização feitas pelo Tribunal de Contas da União (TCU) e Ministério Público Federal no Amazonas (MPF/AM)

Além dos grupos de trabalho e do comitê, o Tribunal de Contas da União e o Ministério Público Federal do Estado do Amazonas produziram relatórios de fiscalização que tratam do processo de licenciamento e da governança da BR-319. Nesta seção, aborda-se o Fórum de Discussão Permanente do MPF/AM, e o Relatório de Levantamento para verificar a regularidade dos procedimentos referentes ao licenciamento ambiental, do TCU.

2.4.1. 2017 - CRIAÇÃO DO FÓRUM DE DISCUSSÃO PERMANENTE DA BR-319 PELO MPF/AM

Em 2017, o MPF/AM criou o Fórum de Discussão Permanente da BR-319, com o objetivo de somar esforços, de forma articulada, para fomentar discussões técnicas e propostas visando subsidiar ações relacionadas ao processo de reabertura da rodovia.

Em janeiro de 2018, o MPF solicitou que diversos órgãos e entidades de segurança pública e fiscalização ambiental apresentassem uma estimativa de recursos materiais e humanos necessários para assegurar a governabilidade da área sob influência da BR-319, após a pavimentação da rodovia.

O relatório parcial conclusivo do fórum consolidou as respostas recebidas, havendo um dimensionamento por parte de cada órgão dos recursos humanos e materiais, conforme demonstrado na tabela 3, produzida à época. Contudo, sem avanços significativos para o atendimento da estimativa repassada por esses órgãos, o fórum tem pouca margem de manobra para realizar ações integradas de fiscalização.

Tabela 3. Recursos Humanos e Materiais para a BR-319

INSTITUIÇÃO	TEOR DA MANIFESTAÇÃO
Polícia Rodoviária Federal	Propõe a instalação de, no mínimo, três unidades operacionais após a pavimentação, no município de Careiro e nos entroncamentos da BR-319/AM e com a BR-230/AM. Sugere, ainda a implantação de uma delegacia da PRF, no município de Humaitá. Para colocar todas essas unidades em funcionamento, seriam necessários mais de 65 policiais. Por fim, informou as necessidades de viaturas (17) e equipamentos.
Polícia Federal	Não há previsão de instalação de delegacia do Departamento de Polícia Federal na região.
Polícia Militar/AM	Informou, para cada município atravessado pela rodovia, as respectivas necessidades de lotação de pessoal (investigadores e escrivões), bem como equipamentos.
Corpo de Bombeiros/AM	Construção de dois postos de bombeiros, a aquisição de viaturas operacionais, contratação de 70 bombeiros por meio de concurso público, entre outros investimentos orçados no valor total de R\$ 12.201.537,24.
Ibama	Somente se posicionará sobre suas necessidades quando houver a apresentação e análise do EIA/RIMA. Ressalvou, porém, em 2017, solicitou a realização de concurso para provimentos de 1.600 vagas, sem resposta do então Ministério do Planejamento.
ICMBio	Listou os itens necessários para equiparar as bases avançadas de unidades de conservação na área de influência da BR-319/AM/RO. Também solicitou o aporte de mais servidores nessas unidades. No caso específico do Núcleo de Gestão Integrada de Humaitá/AM, além da lotação de mais analistas técnicos ambientais e administrativos, é necessária a aquisição de equipamentos operacionais tais como embarcações, veículos, GPS, câmeras fotográficas, computadores e demais equipamentos que se perderam com o incêndio na sede do ICMBio em Humaitá.
SEMA/AM	Reconhece que não possui recursos humanos e financeiros suficientes para garantir a governança do território. Para tanto, propõe: i) operacionalizar o centro multifuncional SEMA/IPAAM no município de Humaitá; ii) instalar mais duas bases físicas na região (uma em Careiro, outra no Igapó-Açu); iii) realizar ações contínuas de vigilância e proteção na área de influência da rodovia, o que exige a apresentação de mais fiscais, gestores de UC's e policiais militares, além da disponibilização de veículos, embarcações e horas de sobrevôo.

Fonte: Adaptado de MPF-AM, 2019 (peça 87, p. 33-35)

Após a auditoria solicitada pelo Congresso Nacional ao TCU (Item 2.4.2), e relatada pelo ministro Walton Rodrigues, ausência de ações integradas de fiscalização ficou evidente, o que aponta para enfraquecimento do fórum. Os gestores da Coordenação-Geral do ICMBio em Porto Velho informaram à equipe de auditoria que sequer tinham conhecimento da existência desse grupo permanente de fiscalização.

2.4.2. 2014 A 2020 – RELATÓRIO DE LEVANTAMENTO PARA ATENDER À SOLICITAÇÃO DO CONGRESSO NACIONAL (PROCESSO 025.639/2014-5)

Levantamento de auditoria realizado no DNIT e no Ibama, com o objetivo de verificar a regularidade dos procedimentos referentes ao licenciamento ambiental da BR-319/AM/RO.

A solicitação de auditoria foi feita pela Comissão de Serviços de Infraestrutura do Senado Federal, por meio do Requerimento 36/2018.

A auditoria do TCU reconheceu que o governo federal, principalmente por meio do GT do MMA de 2008, dedicou grande esforço de planejamento para evitar e minimizar impactos socioambientais decorrentes do empreendimento. Contudo, não houve continuidade no monitoramento das ações previstas e avaliação de sua efetividade para tal propósito.

O relatório de levantamento feito pela equipe da Secretaria de Fiscalização de Infraestrutura Rodoviária e de Aviação Civil do Tribunal ponderou que, sem o fortalecimento das instituições governamentais que atuam na região, não seria possível conter o aumento da pressão ambiental esperado com a pavimentação do Trecho do Meio.

Em seu voto, o ministro relator Walton Rodrigues, destaca que:

[Desde 2008] Estudos e especialistas já apontavam que a principal dificuldade relacionada ao licenciamento ambiental de rodovias em área de floresta é a baixa presença do Poder Público, que dificulta a adoção de medidas eficazes para coibir a prática de ilícitos ambientais que ocorrem com maior intensidade após a pavimentação da estrada. A criação de unidades de conservação (UCs) eram e ainda são consideradas uma das mais efetivas maneiras de evitar o desmatamento oriundo da ocupação desordenada na Região Amazônica.

Publicado em 2020, o texto aponta que o fortalecimento institucional na região depende da criação de vagas para garantir capital humano suficiente para a gestão das áreas sob influência da rodovia. Quatro anos depois, o mesmo desafio persiste.

Ao final, a auditoria concluiu, dentre outros aspectos, que fosse informado à Casa Civil da Presidência da República sobre:

- a) o fato de o Comitê Gestor Interministerial da BR-319, instituído pela Portaria Interministerial MT/MMA/MJ/MDA/MP, de 19/03/2009, e extinto pelo Decreto 9759/2019, ter realizado sua última reunião em 25/02/2011, sem ter avaliado de forma conclusiva o cumprimento das medidas propostas pelo Grupo de Trabalho da BR-319, instituído pela Portaria 295/2008 do Ministério do Meio Ambiente;
- b) as necessidades de recursos humanos e materiais dos órgãos e entidades ambientais e de segurança pública que atuam na área de influência da BR-319 para que pudessem assegurar a governança da região, de acordo com levantamento realizado pelo Ministério Público Federal no Amazonas; e

- c) o impasse em relação à instituição governamental que deveria ocupar os dois postos de monitoramento e segurança nas extremidades do trecho do meio da rodovia BR-319, previstos inicialmente como condicionante na Licença de Instalação 1.111/2016, o que impedia a construção desses postos, considerados fundamentais para a fiscalização ambiental da região.

Por fim, foi estipulado que o processo de licenciamento ambiental, que compreende atividades como a elaboração de EIA/RIMA, análise dos estudos pela autoridade licenciadora e órgãos e entidades intervenientes, realização de audiências públicas e concessão e indeferimento das licenças, poderia ocorrer independentemente da execução das medidas deliberadas pelo GT do MMA de 2008.

Acórdão Nº 532/2020 – Plenário (Processo 025.639/2014-5)

O Acórdão integra a auditoria realizada para atender à solicitação do Congresso Nacional. O documento identifica que:

- a) a maior parte dos recursos repassados pelo DNIT até o momento da auditoria não foi destinada à realização de estudos de impacto ambiental (EIA/RIMA), mas sim ao atendimento das medidas deliberadas pelo GT de 2008. Apesar disso, as medidas adotadas pelo DNIT são consideradas relevantes, pois tinham o objetivo de impedir o desmatamento e a descaracterização do bioma amazônico ao longo da estrada;
- b) especialistas e gestores do setor consideravam o conjunto de ações de grande importância para fortalecer a presença do Estado na região e assegurar a sustentabilidade ambiental do empreendimento. A autoridade licenciadora considerava a presença do Poder Público na região e sua efetiva capacidade de coibir ilícitos ambientais como fatores essenciais para o ateste da viabilidade ambiental do empreendimento; e
- c) os procedimentos de licenciamento ambiental da BR-319/AM/RO estavam sendo monitorados pelo Programa de Parcerias de Investimento (PPI). O TCU recomendou ao referido programa, a adoção de providências para avaliar a continuidade das ações previstas pelo Grupo de Trabalho da BR-319, considerando as falhas e lacunas verificadas nesta fiscalização.

Ainda, foi recomendado à Secretaria Especial do Programa de Parcerias de Investimentos (PPI) do então Ministério da Economia, que, no âmbito das ações para apoiar o licenciamento ambiental da rodovia, e em articulação com os órgãos e entidades envolvidos, avaliasse a necessidade e conveniência da continuidade das medidas deliberadas pelo GT de 2008. O objetivo era impedir o desmatamento e a descaracterização do bioma amazônico ao longo do empreendimento, considerando, entre outras questões, os achados verificados no presente trabalho de auditoria. No entanto, não houve prosseguimento dessa atividade.



3. Relato das Atividades e Reuniões Realizadas pelo GT

O Ministério dos Transportes, por meio do Grupo de Trabalho da BR-319, vislumbrou a possibilidade de construir estratégias para viabilizar a recuperação no corredor de transporte de que faz parte a rodovia, considerando a área de influência direta e indireta do empreendimento. A discussão de iniciativas para um empreendimento do porte da BR-319 exige intensa articulação e escuta ativa de diferentes atores. Para isso, o MT adotou a participação social como premissa do GT, dialogando com representantes da sociedade civil, academia, organizações não governamentais, iniciativa privada, sindicatos, associações representativas das comunidades diretamente impactadas pela obra, e representantes dos governos federal, estadual e municipal.

O GT foi composto por membros da Secretaria Nacional de Transporte Rodoviário (SNTR); da Subsecretaria de Sustentabilidade (SUST), que coordena o GT, e da Subsecretaria de Fomento e Planejamento – SFPLAN, ambas da Secretaria-Executiva; e pelas entidades vinculadas ao MT, o Departamento Nacional de Transportes – DNIT e a Infra S.A.

Os trabalhos tiveram início em 24 de novembro de 2023 e foram encerrados em 22 de fevereiro de 2024, contando com o prazo de 90 dias definido pela Portaria que instituiu o grupo. A SUST desenvolveu o Plano de Trabalho do GT, tendo como resultados esperados:

- Recebimento de documentos, sugestões e ideias relacionados ao projeto da BR-319 porventura apresentados;
- Estabelecimento de diálogo com sociedade civil e acadêmica, políticos e instituições como ICMBio, Ibama, Funai e ONGs; e
- Relatório final, que consiste na produção de documento técnico a respeito dos avanços verificados no GT, com balanço do esforço conjunto adotado na discussão

das iniciativas e exposição de alternativas para os problemas identificados para as etapas ulteriores do projeto. Foram consideradas as ideias de otimização da infraestrutura do empreendimento, mitigação de impactos socioambientais e garantia de segurança viária. O relatório deve ser apresentado ao Ministro dos Transportes e à Casa Civil.

3.2 Ações desenvolvidas

O GT desenvolveu as seguintes ações:

- Levantamento das informações sobre a situação atual da rodovia, com foco na identificação de potenciais problemas relacionados à otimização do empreendimento;
- Análise de estudos, projetos e relatórios de outros Grupos de Trabalho que já trataram do tema, especialmente o grupo instituído pela Portaria MMA nº 295/2008;
- Proposição de medidas para a melhoria da infraestrutura da BR-319, que promovam a sustentabilidade e a segurança viária e mitiguem os impactos ambientais e de mudança do clima na área de influência da rodovia;
- Consulta aos órgãos governamentais e demais partes interessadas, incluindo a sociedade civil, para discutir e avaliar as propostas apresentadas; e
- Levantamento das análises efetuadas sobre as políticas e ações relacionadas ao empreendimento adotadas por outros ministérios e órgãos públicos.

3.3 Temas debatidos

As principais temáticas e pontos sensíveis abordadas durante os trabalhos do GT podem ser resumidos nos itens abaixo:

- Despesas com a manutenção periódica da rodovia, ao invés da restauração definitiva do trecho;
- Abertura de jazidas para pavimentação da rodovia e a qualidade do material utilizado, inclusive a operação de cascalheiras clandestinas no trecho;
- Necessidade da presença do Ibama, do Ministério Público Federal e do IPAAM nas discussões sobre a BR;
- Consideração do fator social no processo de discussão da rodovia;
- Evitar a dinâmica de formação de “espinhas de peixes” ou abertura de vicinais ao longo da rodovia, que provocam desmatamento, por meio de medidas de controle ambiental;

- Utilização dos estudos da BR-163/PA como subsídios para encontrar soluções para a BR-319;
- Incentivos a atividades de manutenção do ecossistema;
- Integração de capitais federais por modos de transportes;
- Controle do assoreamento do rio Madeira;
- Pesagem de caminhões que trafegam na pista;
- Falta de modais para escoamento dos produtos de Manaus e deslocamento da indústria para outros locais mais favoráveis;
- Proteção da floresta, fauna e direitos das populações extrativistas e povos indígenas e seu envolvimento no processo;
- Transporte de produtos agrícolas na rota Manaus – Rondônia; e
- Ligações com o estado de Roraima.

3.4 Metodologia de Trabalho

Os integrantes do GT indicaram representantes para atuar nos trabalhos voltados à consecução dos objetivos acordados no Plano de Trabalho. Foram adotadas as seguintes atividades:

- Reuniões ordinárias presenciais ou online, reuniões bilaterais e audiências públicas;
- Todos os eventos foram registrados, assim como as contribuições decorrentes das discussões foram sistematizadas e disponibilizadas aos participantes e sociedade civil conforme demanda;



- O levantamento de informações e outras evidências necessárias ao desenvolvimento das atividades pactuadas foram disponibilizadas no site do Ministério dos Transportes e em apresentações por vídeos; e
- O GT primou pela efetiva participação social, criando e disponibilizando canais diretos de comunicação com a sociedade por meio de endereço de e-mail (<gtbr319am@transportes.gov.br>) e pelo sítio eletrônico oficial do Ministério dos Transportes (<<https://www.gov.br/transportes/pt-br/assuntos/sustentabilidade/grupos-de-trabalho-mt/br-319>>).

3.5. Audiências públicas

3.5.1 PRIMEIRA AUDIÊNCIA PÚBLICA DO GT – 22/11/2023, BRASÍLIA/DF

Participaram da reunião o Ministro dos Transportes, Renan Filho, os governadores do Mato Grosso, Mauro Mendes, e do Acre, Gladson Cameli; senadores e deputados federais dos dois estados; representantes dos Ministérios dos Transportes, da Casa Civil e do Meio Ambiente; do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT); e do Governo do Tocantins.



Figura 5. Primeira reunião do GT BR-319 – Fonte: Ministério dos Transportes

A abertura dos trabalhos do GT foi realizada pelo Ministro Renan Filho, que atentou para o objetivo de construir um projeto de engenharia com gestão efetiva da BR-319 para enfrentamento dos desafios de socioambientais e de infraestrutura relacionados ao empreendimento.

Foi exposto o panorama do empreendimento, considerando as áreas pavimentadas, os incidentes e dificuldades de tráfego; a situação do Lote C, Lote 1 e 2 e do Trecho do Meio; o status do licenciamento ambiental; e a necessidade de gestão compartilhada

e sustentável, focada no monitoramento ambiental e embasado na criação de uma governança específica para uma estrada com restrição de acesso devido à preocupação com as questões de desmatamento ambiental. Além disso, enfatizou-se a necessidade de o GT elaborar um documento conclusivo com encaminhamentos, metas, sugestões de responsabilidades e de governança, prazos, custos, uso de tecnologias, dentre outros. Merece destaque a menção à necessidade de substituição das pontes de madeira por pontes de concreto, bem como a carência de governança na região. Por fim, foi exposto o interesse dos estados vizinhos na pavimentação da BR-319 e a expectativa da população da Região Norte em relação à obra.

3.5.2 SEGUNDA AUDIÊNCIA PÚBLICA DO GT - 13/12/2023, MANAUS/AM

Participaram desta reunião a Secretaria Nacional de Transporte Rodoviário (SNTR); da Secretaria-Executiva, a Subsecretaria de Sustentabilidade (SUST) e a Subsecretaria de Fomento e Planejamento (SFPLAN); a Infra S.A e a Superintendência do DNIT no Estado Amazonas.

A abertura foi realizada pelo Secretário-Executivo do Ministério dos Transportes, George Santoro, que enfatizou a premissa do GT em dialogar com a sociedade civil, comunidade científica, empresários e políticos para receber críticas e contribuições ao projeto da BR-319. Houve destaque para o endereço de e-mail do GT, criado para manter um canal de abertura com a sociedade como um todo.



Figura 6. Equipe do ministério foi a Manaus colher contribuições da comunidade para projeto de recuperação da rodovia – Fonte: Ministério dos Transportes

Foi realizada apresentação sobre o status da BR-319, com descrição objetiva sobre o panorama da rodovia, as áreas pavimentadas, os incidentes e dificuldades de tráfego, descrição da situação do Lote C, Lote 1 e 2 e o Trecho do Meio, e o status do licenciamento ambiental. Foram esclarecidas as etapas do plano de trabalho e o objetivo das reuniões com os órgãos que fazem parte do processo de licenciamento ambiental. As informações e contribuições feitas durante a reunião foram analisadas e consolidadas no relatório final, conforme a Tabela 4.

Tabela 4. Contribuições recebidas na 2ª reunião do GT BR-319

ENTIDADE	CONTRIBUIÇÃO
Associação dos Amigos Defensores da BR-319	Destacou o papel da associação em apresentar soluções e propostas para fiscalização da BR-319.
Morador de Careiro/AM do Movimento Sindical da BR-319	Apontou para a necessidade de destravar o processo de pavimentação da rodovia, uma vez que a mesma já existe. Os gastos para manutenção da rodovia, ficam em torno de R\$ 100.000,00 por ano, que poderiam ser utilizados para a obra de pavimentação.
Universidade Estadual do Amazonas – UEA	Houve destaque para a esgotamento dos minérios utilizados para obras de recuperação da rodovia. Quanto mais tempo demora a pavimentação, mais recursos são gastos, gerando impactos da base e sub-base da fundação da estrada, o que torna necessária abertura de mais jazidas minerais. A adoção de infraestrutura adequada reduziria efeitos negativos ao meio ambiente.
Universidade Federal do Amazonas-UFAM	Ressaltou a importância de que a região tenha todos os modais de transportes à disposição, como forma de garantir um direito social à população. A BR-319 é uma das rodovias mais estudadas do país, com viés técnico e viabilidade econômica para sua implantação. A conservação da rodovia é uma questão que deve ser endereçada e manutenções devem ser previstas na implantação da mesma.
Secretário de Infraestrutura de Manaquiri/AM	Relatou acidentes envolvendo a queda de pontes na rodovia. Quando isso ocorre, diversos caminhoneiros precisaram de assistência recorreram ao município da Manaquiri. Assim, ressaltou que a obra não trata apenas infraestrutura e meio ambiente, mas também das pessoas que vivem e utilizam a rodovia. É necessário que o IBAMA e o IPAAM estejam presentes para ouvir e participar das discussões.
Secretário de Desenvolvimento do Estado do Amazonas	Afirmou que a pavimentação da rodovia permitirá a integração econômica de municípios cuja população soma é de mais de 300 mil habitantes. Atualmente, por falta de manutenção, o surgimento de estradas vicinais ou ramificações favorecem o desmatamento. Especificamente em relação a essas dinâmicas, que poderiam ser fomentadas após a pavimentação, utilizou como exemplo a BR-174, que liga Manaus a Roraima, onde isso não aconteceu. Concluiu que a pavimentação da rodovia é possível com medidas de controle ambiental para mitigar seus impactos.
Representante da Superintendência da Zona Franca de Manaus – SUFRAMA	Recordou o fato de que a recuperação da BR-163 utilizou diversos métodos e soluções que podem ser estudados para eventual aplicação na BR-319, rodovia de condições similares a ela.

ENTIDADE	CONTRIBUIÇÃO
Presidente-executivo do Centro da Indústria do Estado do Amazonas (Cieam)	Comentou sobre as diversas dificuldades logísticas que foram enfrentadas pela indústria em decorrência da estiagem severa no Amazonas no ano de 2023. Afirmou que o estado está isolado, sem rodovias, ferrovias ou condições de navegabilidade permanentes. Para a indústria a recuperação da BR-319 representaria uma oportunidade para aprimorar a logística da região.
Presidente da Comissão da OAB – BR-319	Solicitou a presença do Ibama nas próximas reuniões. Afirmou que a OAB realiza uma vistoria anual na BR-319 e que estão à disposição para contribuir com o GT.
Associação dos Usuários de Transportes Coletivos do Amazonas – AUTCAM	Há preocupação com o assoreamento do Rio Madeira e os efeitos da estiagem nos próximos anos, que impactarão o escoamento de produtos para o Amazonas. Comentou sobre a queda de pontes na BR-319, tendo sido verificado que caminhões bitrem, com grande quantidade de produtos, podem ter sido causadores do problema. Acredita que a diminuição do limite de tonelage na rodovia resolveria a questão. Por fim, conclui que acredita na vontade política para a pavimentação da rodovia.
Exército Brasileiro	Ressaltou a importância da rodovia para proteção da soberania nacional.
Presidente da Associação de Engenheiros Ambientais do Amazonas e membro do GT BR-319 do CREA	Enfatizou a importância da BR-319 para a região.
Representante da Força Sindical	Externou preocupação com a falta de modais para escoamento dos produtos de Manaus. Citou a preocupação de que empresas se retirem da região para procurar locais mais favoráveis para suas atividades.

Fonte: Ministério dos Transportes



Figura 7. Audiência do GT da rodovia BR-319 ouviu a sociedade civil na capital de Rondônia – Fonte: Ministério dos Transportes

Foram esclarecidos os objetivos do GT e a preocupação do Ministério dos Transportes em realizar um projeto que atenda a todas as exigências legais para implementação da rodovia, com mecanismos de fiscalização e monitoramento. Assim como em agendas anteriores, houve destaque para o canal de abertura e diálogo com a sociedade como um todo.

O Ministério dos Transportes ressaltou que há um conjunto de condicionantes que devem ser cumpridas para que seja viável avançar com o empreendimento. Parte das condicionantes dependem de soluções internas de engenharia, de arranjos logísticos e de inovações tecnológicas. Outras dependem de governança integrada, aprimoramento da segurança pública, monitoramento do desmatamento no entorno da BR, o que exige atuação aquém do Ministério dos Transportes.

Na ocasião foi realizada apresentação sobre o status de licenciamento ambiental do empreendimento e o histórico da BR-319, com destaque para a consolidação do Termo de Acordo e Compromisso – TAC entre DNIT e Ibama, intermediado pelo Ministério Público Federal, que dividiu a BR em segmentos. De acordo com o TAC, o Trecho do Meio deveria passar por licenciamento ambiental ordinário, por meio de apresentação de Estudo de Impacto Ambiental/Relatório de Impacto Ambiental – EIA/RIMA. O Ibama concedeu Licença de Instalação – LI para a manutenção do Trecho do Meio.

Para cumprimento do TAC e da referida LI, o DNIT contratou, desde 2017, uma empresa para realização da gestão ambiental da rodovia, e apresentou os diversos Programas ambientais que são realizados. Foi informado que o DNIT conseguiu obter a aprovação do EIA/RIMA pelo IBAMA, e com isso obteve a Licença Prévia nº 672/22. Conseqüentemente, foi atestada a viabilidade ambiental do projeto com condicionantes a serem cumpridas para obtenção da Licença de Instalação e de Operação para a obra de pavimentação da rodovia.

A Tabela 5 mostra as contribuições recebidas durante a 3ª reunião.

Tabela 5. Contribuições recebidas na 3ª reunião do GT BR-319

ENTIDADE	CONTRIBUIÇÃO
Bancada de deputados da região Norte: Representantes dos partidos MDB e União Brasil	A bancada de deputados do Norte compareceu à reunião do GT para reforçar a necessidade de integração da região com o restante do país. Foi destacada a aprovação do PL 4994/2023, que reconhece a BR-319 como infraestrutura necessária e fundamental para a segurança da nação. O episódio da falta de oxigênio durante a pandemia do coronavírus foi recordado, com ênfase para os entraves logísticos que potencializaram o episódio. Por fim, foram ressaltadas as dificuldades para transportar alimentos, medicamentos e outras mercadorias e produtos industrializados para os estados de Amazonas e Roraima durante períodos de seca no Rio Madeira.

ENTIDADE	CONTRIBUIÇÃO
Governador em exercício no Estado de Rondônia	A pavimentação da BR-319 beneficiará toda a região Norte, o que representa cerca de 8 milhões de pessoas. Parabenizou o governo federal pela criação do Grupo de Trabalho para efetivar a pavimentação da BR-319 e afirmou estar otimista para que em breve as obras sejam iniciadas.
Sindicato dos Motoristas e Trabalhadores em Transporte Rodoviário de Passageiros e Cargas no Estado de Rondônia – SINTTRAR	Ressaltou a importância da rodovia para os motoristas e os trabalhadores do transporte rodoviário.
Membro do Conselho da cidade	Externou preocupação com a questão ambiental e declarou ter ficado impressionado com os recursos gastos para manutenção da pista. Declarou preocupação com a questão indígena e animal.
Presidente da Associação dos Usuários de Transporte Coletivo de Porto Velho	Realizaram caravana até Brasília para pleitear junto ao Governo Federal a pavimentação da BR-319. Informou que se reuniu com o presidente do Ibama, com o Ministério dos Transportes, com o Ministro da Secretaria de Relações Institucionais, e com a Frente Parlamentar pela BR-319.
Superintendente do Ministério do Desenvolvimento Agrário em Rondônia	Informou sobre a necessidade de recebimento de produtos agrícolas na rota Manaus-Rondônia, e a dificuldade de escoamento de produtos na região. Nesse aspecto, a pavimentação da rodovia criará um corredor de escoamento destes produtos para abastecimento do estado do Amazonas.
Representante do Instituto Madeira Vivo – IMV, membro do Comitê de Defesa da Vida Amazônica na bacia do Rio Madeira	Elogiou a ação democrática de garantir participação popular durante os trabalhos do GT, corroborando para construir soluções para a rodovia. Assim como outros ambientalistas, tem consciência da importância e dos impactos do empreendimento na Amazônia. Pontuou a necessidade de analisar os impactos da rodovia para a população da região e a necessidade de respeitar as comunidades tradicionais e indígenas.
Diretor da Pan Amazônia	Afirmou que o DNIT acertou no processo de manutenção da via, assim como na limitação de peso imposta por Portaria. Isso fará com que a via esteja trafegável durante o inverno amazônico. Ressaltou a importância da BR-319 para região, incluindo a ligação com o estado de Roraima. Concluiu relatando sua preocupação com limitações ambientais.
Representante da Federação das Indústrias do Estado de Roraima	Entende que o que faltava era este diálogo, principalmente entre os órgãos do governo, o Ibama e o Ministério Público Federal.
Coordenador Regional da Funai Humaitá	O coordenador informou ser integrante da Terra Indígena Parintintim, um dos territórios destacados para o Componente Indígena do Estudo de Impacto Ambiental da BR-319. Relatou que os Parintintins são favoráveis à rodovia e aprovaram os estudos que lhes foram apresentados em audiências públicas como requisito para emissão da Licença Prévia.

Fonte: Ministério dos Transportes



3.5.4 QUARTA AUDIÊNCIA PÚBLICA DO GT DA BR-319 – 29/02/2024, BRASÍLIA/DF

Participaram desta reunião a Secretaria Nacional de Transporte Rodoviário (SNTR); da Secretaria-Executiva, a Subsecretaria de Sustentabilidade (SUST) e a Subsecretaria de Fomento e Planejamento (SFPLAN); a Infra S.A, o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT), o Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (Ibama), a Polícia Federal (PF), Fundação Nacional dos Povos Indígenas (Funai), Instituto Chico Mendes de Conservação da Biodiversidade (ICMBio), Polícia Rodoviária Federal (PRF), Centro Gestor e Operacional do Sistema de Proteção da Amazônia (Censipam), Ministério dos Povos Indígenas (MPI), Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária (Incra), Ministério da Igualdade Racial (MIR), Ministério do Meio Ambiente e Mudança do Clima (MMA), Secretaria Especial para o Programa de Investimentos da Casa Civil da Presidência da República (SPPI).

A reunião teve como objetivo apresentar o relato dos trabalhos do GT da BR-319 e conclusões do Relatório Final do Grupo de Trabalho. Concluiu-se pela necessidade de estabelecimento da governança da região, que compreende contribuições de diversos órgãos do governo federal.

No encontro, também foram abordadas as soluções tecnológicas para o empreendimento, o histórico dos GTs que lidaram com a temática, os gastos com a manutenção da rodovia, o anseio da população local pela restauração da rodovia, expressos nas reuniões em Manaus e Porto Velho, tendo em vista o fluxo de mercadorias e de pessoas no segmento, a dificuldade de acesso aos serviços locais e os problemas socioambientais que precisam ser solucionados para que haja efetividade no controle do desmatamento e dos ilícitos no entorno da BR-319.

Atualmente, se dispõe de tecnologia para propiciar a segurança na região e mitigar impactos ambientais, realizando um controle da entrada e saída de veículos que trafegam na região. Para o efetivo monitoramento da área, são necessárias ações integradas de governança.

Por fim, os órgãos participantes puderam apontar os desafios e oportunidades envolvidos na gestão BR-319. As ações pendentes para cada um deles foram pactuadas e estão destacadas na conclusão deste relatório.

3.6 Contribuições recebidas pelo Ministério dos Transportes no e-mail do Grupo de Trabalho

Foram enviadas quatro contribuições ao endereço de e-mail do Grupo de Trabalho. Houve destaque para a necessidade de governança, de fiscalização maciça e assertiva no trecho da BR e a criação de reservas para a preservação ambiental. Ainda, foram propostas soluções de engenharia para a rodovia, com propostas sobre a inserção de passagens de fauna, e elevação da rodovia sobre a Floresta Amazônica. Por fim, foi apontada a possibilidade de substituição do modo rodoviário pelo ferroviário. O Ministério foi indagado sobre planos de ligação de capitais e outras integrações rodoviárias, tais como a finalização da BR-230, entre Lábrea e Benjamin Constant, e o plano de ligação de Macapá à Belém. As contribuições foram sistematizadas na Tabela 6.

Tabela 6. Contribuições recebidas no endereço de e-mail do GT da BR-319

CONTRIBUIÇÃO
<p>"A questão da BR-319 é um problema antigo, o qual é uma constante no noticiário e assunto entre a população do Amazonas. Sabidamente, o asfaltamento do restante da estrada impulsional, ainda mais, o crescimento e desenvolvimento do estado, uma vez da maior facilidade logística em detrimento à modalidade de transporte utilizada atualmente para o escoamento de produtos e transporte de passageiros. No entanto, além do impacto positivo já citado, pode haver um eixo de desmatamento na região, que é uma das mais preservadas da floresta no estado.</p> <p>Desse modo, acredito que a solução passe em, além de se estabelecer fiscalização maciça e assertiva, se criar(em) reserva(s) para que seja garantida a preservação do local."</p>
<p>"Para a possibilidade de reconstrução da BR-319, tão importante para a integração nacional, deixo a sugestão de, além da inserção de várias passagens de fauna, inserir trechos elevados sobre a floresta amazônica, como acontece em partes do sistema Anchieta-Imigrantes, em São Paulo.</p> <p>Além da sugestão acima, gostaria de saber quando se iniciará a discussão da finalização da BR-230 entre Lábrea e Benjamin Constant, no Amazonas, já que é uma rodovia de suma importância para a integração das populações do interior do Amazonas ao restante do Brasil.</p> <p>A finalização de uma rodovia como essa, facilitaria a presença do Estado em serviços básicos como saúde e educação para essas populações, pois em muitos desses locais mais isolados, a única presença estatal que os brasileiros podem contar é com o Exército. Nesse sentido, solicita-se informações sobre os planos da ligação rodoviária de Macapá a Belém. É desestimulante que, em pleno século XXI, algumas capitais estaduais estejam isoladas."</p>

CONTRIBUIÇÃO

"Acredito que o asfaltamento dessa via seria muito custoso e sem lógica uma vez que a mesma é paralela ao Rio Madeira. Além disso percorrendo longas distâncias pouco povoadas.

Mas a sugestão é: aproveitar o traçado e fazer uma ferrovia no lugar. É mais adequada dada a distância a ser vencida (quase 900km), bem como dificultaria a destruição da floresta."

"Segue abaixo as contribuições para o asfaltamento definitivo da BR-319, sem danos ao meio ambiente desta região, num raio de 500 km do eixo central da rodovia BR-319:

1.) Só seria permitido fazenda de criação de peixes, réptil e quelônios, com aproveitamento completo dos rios e lagos da região e a manutenção completa do ecossistema natural. Não seria permitido a criação de barragens para estes fins. Aproveitamento total da tradição dos povos da região amazônica. O governo federal deverá criar uma linha de crédito para o incentivo desta proposta.

Com isto, teríamos uma superprodução desses animais para abastecer o Brasil e com larga escala de exportação dos mesmos;

2.) Não seria permitido fazendas para criação de gado, plantação de soja, café e trigo. Estas atividades ficariam com o SUL, SUDESTE, CENTRO OESTE, NORDESTE e parte da Amazonia que já tenha esta atividade atualmente.

3.) Não deverá ser permitido atividade de garimpo e mineração nesta região.

4.) Não será permitido o manejo florestal para quaisquer fim.

Com essa minha proposta os créditos de carbono serão elevados para todos aqueles que investirem no proposto."

Fonte: Ministério dos Transportes

Participação da sociedade civil

Ao primar pela participação social, o Ministério dos Transportes mapeou e convidou 33 organizações da sociedade civil, representando os povos originários, comunidades da região amazônica e ativistas climáticos para discutir a viabilização da BR-319. Dentre elas, o Greenpeace, o Observatório do Clima e a Coordenação das Organizações Indígenas da Amazônia (COIAB). Os órgãos participaram das audiências públicas de forma presencial ou online. Contudo, não houve contribuições ou apontamentos sobre as questões envolvendo o empreendimento.

3.7 Reuniões Bilaterais

Com o objetivo de pactuar principalmente ações de governança na rodovia, o Ministério dos Transportes realizou alinhamentos com seis órgãos: o Centro Gestor e Operacional do Sistema de Proteção da Amazônia (Censipam), vinculado ao Ministério da Defesa; Ibama; ICMBio; Polícia Federal e Polícia Rodoviária Federal; e Funai.

3.7.1 BILATERAL COM O CENSIPAM – 18/01/2024, BRASÍLIA/DF

Com o intuito de tratar questões relacionadas ao monitoramento da região da BR-319, o GT realizou reunião bilateral com Centro Gestor e Operacional do Sistema de Proteção da Amazônia – CENSIPAM.

Participantes do órgão: Daniel Pereira – Diretor Operacional; e Edileuza de Melo Nogueira – Coordenadora-Geral de Monitoramento Ambiental.

Deliberações: A reunião com representantes da área operacional e de monitoramento ambiental do Censipam foi uma oportunidade para os membros do GT da BR-319 conhecerem o sistema de alertas de desmatamentos na Amazônia Legal. Após apresentação institucional do Censipam, houve debate sobre a possibilidade de atuação do referido sistema no monitoramento ambiental e de ilícitos na área de influência da rodovia.

Encaminhamentos: Foi elaborada proposta de Acordo de Cooperação Técnica para atender as necessidades de monitoramento no âmbito da Amazônia Legal, contendo os seguintes objetivos:

- 1 – Elaborar e definir uma camada base de desmatamento e floresta por meio de sistemas ópticos e SAR;
- 2 – Definir área de maior pressão antrópica no bioma amazônico e apresentar plano de aquisição de imagens SAR com revisita coerente em série multitemporal durante período chuvoso;
- 3 – Desenvolver cadeia de processamento de dados Óticos (Planet, Sentinel-2, Landsat-2, Landsat 8 e 9 e MODIS) e SAR com imagens dos sistemas Lessônia, Icese, Cosmo-Skymed, Sentinel 1 e NISAR.
- 4 – Mapear e avaliar feições de distúrbios florestais como desmatamento, degradação, corte seletivo e rebrota, e em adição, alvos de interesse derivados perceptíveis aos sistemas Ópticos e SAR, estes produtos com indicadores por métricas de análise e performance dos algoritmos; e
- 5 – Elaborar relatórios técnicos mensais, abordando a dinâmica de mudanças naturais e antrópicas observadas nas florestas remanescentes existentes no bioma Amazônia.

3.7.2 BILATERAL COM O IBAMA – 19/01/2024, BRASÍLIA/DF

Participantes do órgão: Claudia Jeanne da Silva Barros – Diretora de Licenciamento Ambiental; e Clarice Santos Veloso – Coordenadora-Geral de Licenciamento Ambiental de Empreendimentos Lineares Terrestres .



Figura 8. Reunião bilateral com o Ibama – Fonte: Ministério dos Transportes

Deliberações: O alinhamento foi utilizado para apresentação dos trabalhos do GT da BR-319. O DNIT atualizou o status de parte dos programas ambientais necessários para o cumprimento das condicionantes da Licença Prévia nº 672/2022. Houve destaque para a efetivação de contratos para o desenvolvimento dos Planos Básico Ambiental e o Plano Básico Ambiental Indígena. Dentre as ações projetadas, foram sinalizadas a substituição das pontes de madeiras por concreto; dos bueiros por pontes; a adoção de passagens de fauna; e a licitação de dois portais para fiscalização.

Por fim, também foi mencionada a intenção da Polícia Federal em construir uma base operacional na cidade de Humaitá e a necessidade de constituição de um Comitê de Governança, sob coordenação da Casa Civil para alocação de recursos orçamentários em atendimento às condicionantes que não sejam de competência do DNIT.

Encaminhamentos: Foi pactuada a entrega pelo DNIT dos estudos referentes ao PBA e PBAi, em maio e julho, respectivamente, e a consolidação de ações de governança por parte do GT da BR-319 a serem apresentadas ao Ibama.

3.7.3 BILATERAL COM A FUNAI – 25/01/2024, BRASÍLIA/DF

Participantes do órgão: Julia de Paiva Pereira Leão – Coordenadora-Geral de Licenciamento Ambiental; Rodrigo Bulhões Pedreira – Coordenador do Componente Indígena de Transporte e Mineração – COTRAM; Bruno Daschieri – Coordenador; e Virgínia Schoenster – Técnica COTRAM.

Deliberações: Foi destacada a importância de se traçar uma estratégia para que o Plano Básico Ambiental Indígena seja complementado e alinhado junto às comunidades indígenas. Ressaltou-se a importância da definição de quais terras indígenas precisam ser estudadas no processo de licenciamento ambiental e consultadas para o cumprimento da Convenção 169 da Organização Internacional do Trabalho sobre Povos Indígenas e Tribais.

Encaminhamentos: O DNIT informou que uma primeira versão do PBA indígena foi encaminhada em 2021 e que uma nova versão está sendo executada. Foi solicitado um cronograma à Funai para realização de reuniões com os povos indígenas. A Funai declarou que realizaria uma reunião de Coordenação-Regional para discussão dos aspectos solicitados.

3.7.4 BILATERAL COM A POLÍCIA FEDERAL – 25/01/2024, BRASÍLIA/DF

Participantes do órgão: Humberto Freire de Barros – Diretor da Amazônia e Meio Ambiente.

Deliberações: Foi informado que a Polícia Federal criou a Diretoria da Amazônia e Meio Ambiente – DAMAZ, para o enfrentamento dos crimes federais no âmbito da Amazônia Legal. Também foi informado que a Polícia Federal estruturará um posto em Humaitá com sistema de monitoramento de alta tecnologia, para identificação de ilícitos e garantia da segurança na região.

3.7.5 BILATERAL COM O ICMBIO – 31/01/2024, BRASÍLIA/DF

Participantes do órgão: Igor Matos Soares – Coordenador-Geral de Avaliação de Impactos Ambientais.

Deliberações: A reunião teve como objetivo discutir a manutenção das unidades de conservação na área de influência da BR-319 e a criação de Reserva Extrativista para usufruto dos povos indígenas Mura e Munduruku.

Foi relatado que inicialmente o ICMBio autorizou em 2021 que fosse concedida a Licença Prévia para implantação da BR-319. Além disso foi expedida anuência de Autorização de Captura, Coleta e Transporte de Material Biológico (ABIO) em 2023 para todas as fases do processo de licenciamento ambiental, inclusive em relação às atividades necessárias para cumprimento das condicionantes da licença.

3.7.6 BILATERAL COM A POLÍCIA RODOVIÁRIA FEDERAL – 09/02/2024, BRASÍLIA/DF

Participantes do órgão: Antônio Fernando Souza Oliveira – Diretor-Geral; e Marcus Vinicius Silva de Almeida – Diretor de Operações.

Deliberações: Foram discutidas a instalação dos postos de fiscalização e a presença da polícia para monitoramento da rodovia, inclusive com a ativação da Delegacia de Humaitá e com o dimensionamento do efetivo para a área. Deverão ser considerados o escoamento de combustíveis no trajeto, os conflitos socioambientais e as terras indígenas naquela região estratégica.



Figura 9. Reunião bilateral com a Polícia Rodoviária Federal- *Fonte: Ministério dos Transportes*





4. A Atual BR-319 e as Ações Estratégicas Futuras

Atualmente, o governo federal possui três instrumentos que definem condições e autorizam as intervenções possíveis para a manutenção e repavimentação da BR-319.

O Termo de Ajustamento de Conduta (TAC) entre DNIT e Ibama definiu que o licenciamento ambiental da rodovia seria dividido em quatro trechos, abrangendo dez municípios, além de Porto Velho, em Rondônia; e nove municípios no estado do Amazonas: Manaus, Careiro da Várzea, Autazes, Careiro Castanho, Manaquiri, Borba, Manicoré, Humaitá e Canutama. A tabela 7 apresenta a caracterização dos trechos da BR-319.

A Licença de Instalação da Manutenção do Trecho do Meio (LI 1111/2016) permite somente obras de recomposição mecanizada de aterro, do revestimento primário, limpeza lateral, roçada, reforma, recomposição e reposição de pontes de madeira e substituição de bueiros metálicos rompidos.

O terceiro instrumento vigente é a Licença Prévia 672/2022, a primeira LP concedida pelo Ibama no âmbito da BR-319. A LP é fruto da apresentação do EIA/RIMA ao instituto e à população, e atesta a viabilidade ambiental do empreendimento. Ainda, estabelece os requisitos básicos e condicionantes a serem atendidos na próxima fase do licenciamento. Para realizar efetivamente as obras, as condicionantes devem ser cumpridas para que o Ibama conceda a Licença de Instalação e, posteriormente, a Licença de Operação.

Tabela 7. Caracterização dos Trechos da BR-319 e instrumentos de licenciamento vigentes

SEGMENTO/ TRECHO	KM	LOCALIZAÇÃO	LICENÇAS E DOC. DE REFERÊNCIA	PERMISSÕES CONCEDIDAS
Segmento A	0,0 ao 177,80	Manaus – Traversia Rio Tupana	TAC, de 22/06/2007	"Autorização para manutenção nos Segmentos A, B e parte do Segmento C da rodovia, já pavimentados; Autorização para a conclusão das obras remanescentes de pavimentação do Segmento C;"
Segmento B	655,7 ao 877,4	Entroncamento BR-230 – Início Traversia Rio Madeira	"1. TAC, de 22/06/2007; 2. PROFAS, em atendimento à Portaria Interministerial MMA/MT nº 01/2020."	
Segmento C	177,8 ao 250	Travessia Rio Tupana – Fim das Obras	TAC, de 22/06/2007	
Trecho do Meio	250,00 ao 655,70	Ponte sobre o Rio Jordão – Entroncamento com a BR-230	"1. LP nº 672/2022; 2. LI nº 1.111/2016"	"A LP 672/2022 trata da repavimentação do Trecho do Meio e sinaliza uma série de condicionantes a serem cumpridas por diferentes órgãos para a obtenção da Licença de Instalação A LI 1111/2016 já foi renovada duas vezes pelo Ibama e não permite a pavimentação do Trecho do Meio"

Fonte: Ministério dos Transportes

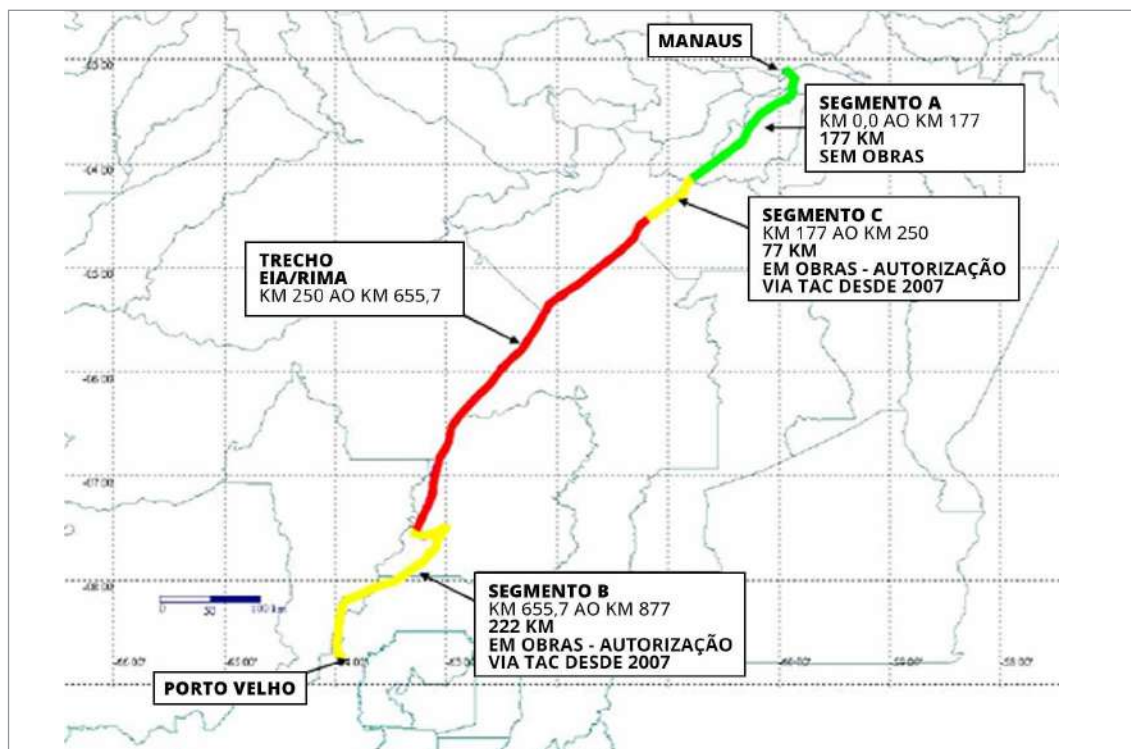


Figura 10. Divisões da BR-319 de acordo o TAC entre DNIT e IBAMA – Fonte: Ministério dos Transportes

4.2 Condicionantes da LP e a necessidade de medidas interministeriais

Os relatórios dos diferentes Grupos de Trabalho, inclusive este, as pré-condicionantes estabelecidas pelo Comitê Gestor, as auditorias do TCU, e demais iniciativas apontam para o problema da presença incipiente do poder público na região, o que dificulta a adoção de medidas eficazes para coibir a prática de ilícitos ambientais.

Nesse sentido, o GT da BR-319 de 2023 atenta para a necessidade de movimentos interministeriais que possibilitem a estruturação da governança do empreendimento. Essa ideia é reforçada pelas condicionantes estabelecidas para a concessão da Licença de Instalação, que demandam ações de todo o governo federal (tabela 8).

Tabela 8. Condicionantes da Licença Prévia nº 672/2022 e respectivos órgãos responsáveis

ÓRGÃO ENVOLVIDO	CONDICIONANTE
DNIT	Apresentar o Plano Básico Ambiental (PBA)
DNIT, IBAMA	Solicitar autorização de captura, coleta e transporte de material biológico embasado em Plano de Trabalho de Fauna
DNIT, IBAMA	Apresentar o Inventário Florestal para subsidiar a Autorização de Supressão Vegetal (ASV)
DNIT	Apresentar o Projeto de Engenharia Completo
DNIT	Apresentar mapa com delimitação georreferenciada de todas as áreas de apoio previstas para a faixa de domínio da rodovia
DNIT	Garantir o acesso adequado aos eventuais imóveis no entorno da rodovia
DNIT	Apresentar junto com o Projeto Executivo a planta de mesma resolução com a plotagem de localização de todas as propriedades/benfeitorias que serão desapropriadas/relocadas
DNIT	Apresentar propostas de alternativas tecnológicas para a redução de interferência em áreas sensíveis a serem afetadas pela instalação
DNIT	Apresentar estudo locacional em relação à implantação de canteiros de obras e alojamentos
DNIT	Notificar a Agência Nacional de Mineração caso sejam localizados vestígios paleontológicos
DNIT, INCRA, MIR, MPI, FUNAI	Executar o Diagnóstico Socioambiental Participativo com as comunidades afetadas diretamente pelo traçado da rodovia
DNIT, INCRA, MDA, MIR	Realizar reuniões comunitárias informativas com os proprietários rurais a serem afetados pelo empreendimento
Ministério da Integração e do Desenvolvimento Regional (MI-DR), via Agência Nacional de Águas, e Saneamento Básico (ANA), DNIT	Encaminhar ao Ibama a manifestação do órgão gestor de recursos hídricos competente, referente à outorga ou dispensa desta para execução de intervenções diferenciadas em drenagens naturais, lançamento de efluentes tratados em corpo hídrico e captação de água

ÓRGÃO ENVOLVIDO	CONDICIONANTE
DNIT	Apresentar os Programas Básicos Ambientais do Componente Indígena
DNIT	Apresentar a previsão de capacitação de agentes ambientais indígenas no âmbito do Programa de Controle e Vigilância Territorial, previsto no Programa Básico Ambiental do Componente Indígena
DNIT, ICMBio	Incluir condições específicas no Programa de Proteção à Flora, com subprograma de prevenção e mitigação da introdução de espécies exóticas ou invasoras nas unidades de conservação federais
DNIT	Elaborar o Projeto Executivo considerando passagens de fauna, pontes e pontilhões
Prefeituras, DNIT, Ministério das Cidades, Ministério dos Transportes	Apresentar Programa de Apoio e Revisão dos Planos Diretores dos municípios afetados
ICMBio e Ministério dos Povos Indígenas, via Funai	Adquirir área sugerida no EIA/RIMA para usufruto sustentável e exclusivo dos povos Mura e Munduruku
Incra, Ministério do Desenvolvimento Agrário, DNIT, Ministério dos Transportes	Apresentar Programa de diagnóstico e planejamento em relação a comunidade de Realidade, visando identificar oportunidades de investimentos para região, estimular a diversificação das atividades econômicas e fornecer alternativas socioeconômicas para a população local, incluindo a qualificação de cadeias de atividades ligadas a própria dinâmica da rodovia
CENSIPAM, IPAAM	Apresentar propostas de atuação colaborativa para apoio à segurança pública na rodovia, visando fornecer as informações necessárias para a atuação da Polícia Rodoviária Federal, dos municípios afetados diretamente pela rodovia e do Estado do Amazonas
DNIT, Ministério do Trabalho e Emprego, Ministério do Empreendedorismo, da Microempresa e da Empresa de Pequeno Porte	Apresentar Programa de treinamento e recrutamento visando o maior aproveitamento da mão-de-obra local, bem como o estímulo ao consumo de insumos fornecidos localmente
	Apresentar Programa de Compensação Ambiental revisado
Ministério da Justiça, Polícia Rodoviária Federal, Polícia Federal, CENSIPAM, IPAAM, Ministério da Defesa, Exército Brasileiro	Instalar três postos de monitoramento/segurança
DNIT	Apresentar relatório de execução das ações dos programas ambientais previstas para a fase de pré-implantação do empreendimento
DNIT, Ministério da Fazenda, Ministério da Gestão e Inovação em Serviços Públicos	Apresentar todos os investimentos necessários para a implementação do empreendimento

Fonte: Ministério dos Transportes

Órgão responsável pelo andamento da maior parte das condicionantes da LP e, por consequência, responsável por cumprir as obrigações estabelecidas no processo de licenciamento ambiental, o DNIT tem atuado principalmente nas seguintes iniciativas:

1. Gestão ambiental de todos os segmentos da rodovia, incluindo serviços de gerenciamento ambiental, supervisão ambiental de obras (remanescentes do Segmento C) e serviços de manutenção. Está em andamento a elaboração de Programa de Gerenciamento de Riscos e Plano de Ação de Emergência; o perfilamento laser da faixa de domínio; e a execução dos seguintes Programas Ambientais:
 - a. Programa de Comunicação Social;
 - b. Programa de Educação Ambiental;
 - c. Programa de Monitoramento da Qualidade da Água;
 - d. Subprograma de Monitoramento de Fauna;
 - e. Subprograma de Prevenção de Colisão da Fauna Silvestre; e
 - f. Programa de Monitoramento e Controle da Faixa de Domínio.
2. Execução de Programa de Recuperação de Áreas Degradadas ao longo da rodovia;
3. Desenvolvimento de Estudos Ambientais para obtenção da Licença de Instalação e cumprimento das condicionantes sob jurisdição do DNIT. Conforme orientação do Termo de Referência feito pela Funai, o Estudo do Componente Indígena (ECI) envolve cinco Terras Indígenas (TI):
 - a. TI Apurinã do Igarapé São João (Etnia APURINÃ);
 - b. TI Apurinã do Igarapé Tauamirim (Etnia APURINÃ);
 - c. TI Lago Capanã (Etnia MURA);
 - d. TI Ariramba (Etnia MURA); e
 - e. TI Nove de Janeiro (Etnia PARINTINTIN).
4. Termo de Execução Descentralizada (TED) do DNIT com a Polícia Rodoviária Federal para a execução de unidade operacional no entroncamento da BR-319 com a BR-230, próximo a Humaitá; e
5. Contratação de dois postos de fiscalização, com investimentos previstos para a construção da ordem de R\$ 24.000.000.

Desde 2007, o DNIT investiu recursos da ordem de R\$ 780.000.000 na manutenção da rodovia. Os trechos não pavimentados são afetados principalmente nas épocas de chuva, necessitando de reparos constantes. As soluções de manutenção adotadas utilizam materiais terrosos e pétreos, que não são os mais adequados ambientalmente. A pavimentação da rodovia observará uma engenharia que garanta uma estrutura sustentável e resiliente.

4.3 Inovações e soluções de engenharia: uma rodovia singular merece soluções inovadoras

O projeto completo da repavimentação do Trecho do Meio ainda está em desenvolvimento pelo DNIT, com colaboração da Secretaria Nacional de Transporte Rodoviário (SNTR) do Ministério dos Transportes. Considera-se que o empreendimento deve ser desenvolvido com base em três pilares:

1. Aprimoramento das obras de arte especiais: construção de pontes de concreto respeitando o curso d'água;
2. Implantação de 500 km de proteção física (cercamento) a fim de preservar a fauna na área crítica do Trecho do Meio; e
3. Aprimoramento da localização e ampliação das passagens de fauna: 172 passagens instaladas, ou seja, uma passagem a cada 2,35 km de rodovia.



Figura 11. Alguns acidentes ao longo da rodovia, entre os meses de outubro de 2015 e janeiro de 2016. – Fonte: <https://journals.openedition.org/confins/11270>

4.3.1 PROJETOS BÁSICOS PARA PONTES NO TRECHO DO MEIO

Atualmente, 41 projetos básicos para construção de pontes no Trecho do Meio já foram finalizados pelo DNIT e aptos à licitação. Somadas, as extensões dessas pontes representam 2.230 metros, cerca de 0,6% da extensão total do Trecho do Meio. No entanto, as pontes somente serão executadas caso seja obtida a Licença de Instalação. Para preservar os cursos d'água, os projetos que serão licitados foram desenvolvidos considerando maior afastamento entre os encabeçamentos da ponte e os bordos dos cursos d'água interceptados.

A construção das pontes de concreto é essencial para aprimorar a qualidade ambiental e garantir a sustentabilidade na BR-319. Com esse tipo de obra de arte, evita-se intervenções constantes nas margens dos rios e eventuais impactos em corpos de água durante a substituição de elementos necessários para a construção de pontes de madeira. Ainda, as pontes representam uma opção de mobilidade às comunidades locais, que dependem somente do serviço de balsa para travessia do rio.

A emissão da Licença de Instalação para a execução das pontes de concreto encerraria o ciclo de obtenção de madeira, ainda que certificada, para a construção de pontes provisórias, o que também representaria melhoria dos aspectos ambientais e da sustentabilidade.



Figura 12. Esquema desenhado pelo DNIT para preservar os cursos d'água - Fonte: Ministério dos Transportes

4.3.2 PASSAGENS DE FAUNA E BARREIRAS DE CONTROLE

Além da instalação de pontes, o DNIT prevê 172 passagens de fauna ao longo do Trecho do Meio, sendo 71 passagens secas em pontes, 52 passagens de fauna subterrâneas e 49 passagens de fauna aéreas. Em média, isso representa uma passagem de fauna a cada 2,35km, o que tornaria o Trecho do Meio o segmento rodoviário com a maior quantidade de passagens de fauna do Brasil.

Tais passagens, acompanhadas pela instalação das cercas direcionadoras cumprem a finalidade de mitigar os riscos de eventos de colisão com a fauna silvestre, potencializando assim a manutenção da biodiversidade da fauna no entorno da BR-319.

Já a implementação de barreiras de controle do trânsito animal e para proteção da flora é discutida desde 2019 pela Agência de Defesa Agropecuária do Estado do Amazonas (ADAF), em parceria com a Secretaria Estadual de Meio Ambiente do Estado do Amazonas (SEMA). A SEMA apresentou ao DNIT um Plano de Governança para a BR-319 que prevê a ocupação, utilização e gestão de dois postos de fiscalização que serão operacionalizados pelo governo estadual e suas instituições.

O DNIT manifestou total apoio à instalação das barreiras como forma de potencializar a mitigação de impactos indiretos dos serviços de manutenção, conservação e restauração da rodovia. A Portaria nº 7.848/2019 da Superintendência Regional do DNIT no Estado do Amazonas aprovou o projeto de implantação da Barreira de Vigilância Agropecuária apresentado pela ADAF.

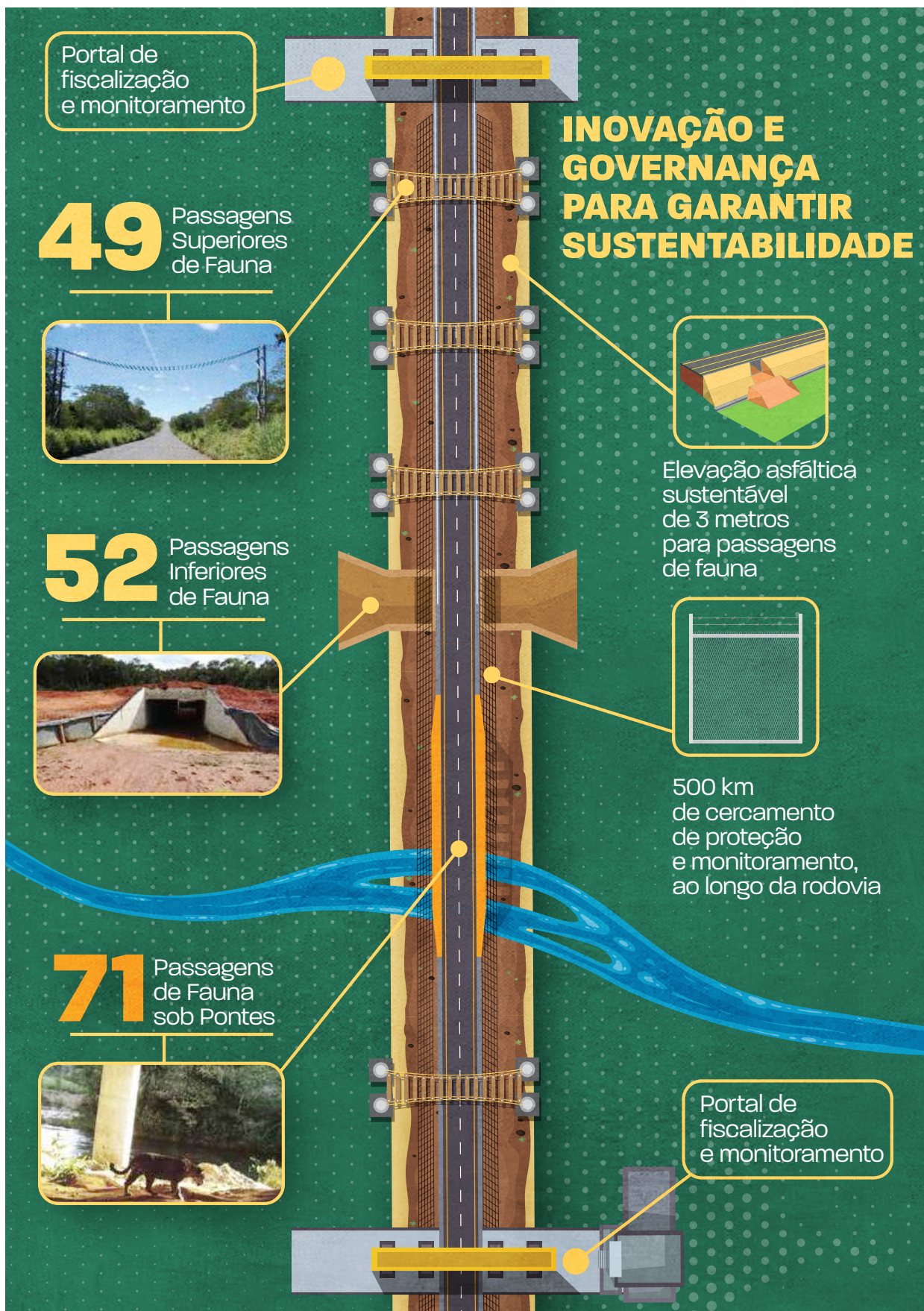
No primeiro semestre de 2020, a primeira barreira da ADAF/SEMA foi implantada na altura do km 263,00 da rodovia, na entrada da Reserva de Desenvolvimento Sustentável Igapó-Açu, em trabalho conjunto com o DNIT, que realizou os serviços de infraestrutura para a instalação dos containers. Atualmente, a barreira está ocupada e em operação pela ADAF/SEMA.

O caso das barreiras é emblemático, pois reforça a ideia de que a governança compartilhada entre diferentes instâncias governamentais é fundamental para a preservação do entorno da BR. O trabalho conjunto entre governo federal e estadual possibilitou a adoção das contenções.

4.3.3 RETOMADA DA PAVIMENTAÇÃO NO LOTE C

Como parte das ações para que a rodovia tenha trafegabilidade em todos os períodos do ano, é preciso concluir as obras remanescentes de pavimentação no Lote C. A previsão do DNIT é para que a retomada ocorra no início do segundo semestre de 2024. As obras neste segmento são autorizadas e previstas no TAC firmado entre o DNIT e o Ibama.







5. A importância da governança e da presença do Estado

A análise das iniciativas em relação à rodovia revela que já existem soluções de engenharia, alinhadas à preservação ambiental, para a implementação do empreendimento. A maior dificuldade é garantir uma governança integrada para monitoramento e fiscalização da região, tendo em vista os impactos ambientais que a rodovia gerará ao Bioma Amazônico.

Considerando essas ideias, cumpre reforçar que o ímpeto pela repavimentação da rodovia não advém somente da necessidade de garantir a mobilidade da população da região e concretizar a ligação entre estados. A maior presença do Estado auxiliaria na contenção do uso desordenado da terra, da ocupação irregular e do desmatamento, decorrentes da ausência de governança adequada na região.

A auditoria do TCU de 2020 reconheceu que, mesmo sem a pavimentação da rodovia, os crimes ambientais são frequentes na região. É preciso que haja um planejamento e monitoramento contínuo dos elementos ambientais no entorno da rodovia, o que contempla a gestão das Unidades de Conservação estaduais e federais; a garantia da segurança e a contenção de atos ilícitos; a garantia do processo econômico extrativista preservação das comunidades locais; e o controle de fluxo de veículos para evitar o aumento do desmatamento e assegurar a proteção da fauna e da flora.

O Grupo de Trabalho conclui que, para garantir a atuação do Estado nas iniciativas supracitadas, é necessária a criação de uma unidade gestora intergovernamental. Nesse processo, os órgãos federais e estaduais devem cooperar para atuar de modo integrado, e em cumprimento de suas competências institucionais.

Além da implantação das inovações e soluções de engenharia apresentadas no item 4 deste relatório, as estratégias de monitoramento do uso da rodovia e de seu entorno devem incluir:

- **Implantação de pórticos de fiscalização.** Dois deles já estão em processo de licitação. Analisar o projeto mencionado pelo DNIT da instalação de outros trechos de fiscalização;

Figura 13. Passagem Modelo de Pórtico de Fiscalização em processo de licitação



- **Alinhamento do empreendimento com o Plano de Ação para Prevenção e Controle do Desmatamento na Amazônia Legal (PPCDAM)**, especificamente em relação ao “Objetivo 11” de “Alinhar o planejamento dos grandes empreendimentos e projetos de infraestrutura com as metas nacionais de redução do desmatamento”, de forma a realizar elaboração em conjunto com MMA do Plano de Governança Territorial e Preventivos e de ações de mitigação, como meta de redução de desmatamento e emissão de Gases de Efeito Estufa - GEE;
- **Acordo de Cooperação Técnica com o CENSIPAM**, para a realização de Monitoramento Ambiental Sistemático da BR-319 por meio da geração de informações qualificadas sobre desflorestamento, tempo e clima, dinâmicas hidrometeorológicas, ocorrência de fogos/ queimadas/incêndios, detecção de ilícitos ambientais (garimpos e pistas de pouso ilegais) e apoio as operações de fiscalização, quando necessário;
- **Envolvimento de diversas esferas no monitoramento da BR-319**, como a Secretaria de Desenvolvimento Sustentável da Amazônia - SDS e o Instituto de Proteção Ambiental da Amazônia - IPAAM no monitoramento das Unidades de Conservação – UCs estaduais e dos municípios no entorno da rodovia;
- **Criação do Mosaico de Unidades de Conservação**, conforme as recomendações do GT de 2008. Consultar o ICMBIO e a SDS/AM para análise do status da implantação dessa demanda, visando à criação de planejamento estratégico para estabelecimento dessas UCs;
- **Solicitação à Secretaria de Desenvolvimento Sustentável da Amazônia - SDS** acerca de informações sobre o status da atuação da barreira da Agência de Defesa Agropecuária e Florestal do Estado do Amazonas - ADAF da BR-319, e sobre o planejamento da construção da segunda barreira;
- **Utilização de satélites para monitoramento, fiscalização** de atividades e áreas contra crimes ambientais de competência da Diretoria da Amazônia e Meio Ambiente – DAMAZ, do Departamento da Polícia Federal;

- **Solicitação, a ser realizada pelo DNIT, de levantamento atualizado dos principais gargalos junto à Funai** envolvendo questões indígena, incluindo o status da ação civil pública do MPF referente às audiências públicas realizadas a partir do Plano de Trabalho do Estudo de Componente Indígena - ECI;
- **Alinhamento junto à Funai e ao Ministério dos Povos Indígenas** sobre como se dará o diálogo com os territórios indígenas da região; e
- **Acordos de cooperação, intermediados pela Casa Civil**, entre o Ministério dos Transportes e os demais órgãos envolvidos na governança e viabilização do empreendimento da BR-319.

5.1 Estratégia de Aceleração das Ações para Alavancar a BR-319

Conforme exposto neste relatório, as soluções para a viabilização da BR-319 dependem da colaboração de diversos órgãos da administração pública. Para garantir as condições necessárias para operacionalização de uma rodovia tão singular, é necessário, minimamente, o envolvimento de 11 ministérios e outras nove entidades.

Considera-se que a emissão da Licença Prévia em 2022 mudou o contexto do licenciamento ambiental para a rodovia. A ausência de avaliação sobre as pré-condicionantes estabelecidas pelo GT do MMA de 2008 impulsionou o Ibama a condicionar a obtenção da Licença de Instalação ao cumprimento de uma série de condicionantes, consideradas complexas.

Abaixo, estão consolidadas as ações a serem desenvolvidas por estes órgãos, conforme acordado na reunião de encerramento dos trabalhos do GT. Há também, ações sugeridas a ministérios que receberão o apoio do Ministério dos Transportes para garantir avanços. Ainda, a responsabilidade pelo cumprimento das condicionantes da LP 672/2022 é destacada.



MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES (MT)

- **Ações acordadas:** modelagem da contratação da operação, manutenção e gestão da via após implantação com foco na preservação ambiental, participação social e desenvolvimento de uma economia sustentável para a região. Além disso, o MT apoiará os demais ministérios e órgãos envolvidos nas ações a serem cumpridas para a viabilização da BR-319.
- **Condicionantes da Licença Prévia:**
 - Apoiar o DNIT na apresentação de propostas de alternativas tecnológicas para a redução de interferência em áreas sensíveis a serem afetadas pela instalação.
 - Apoiar e participar da apresentação de Programa de Apoio e Revisão dos Planos Diretores dos municípios afetados.
 - Apoiar e participar do programa de diagnóstico e planejamento em relação a comunidade de Realidade, visando identificar oportunidades de investimentos para região, estimular a diversificação das atividades econômicas e fornecer alternativas socioeconômicas para a população local, incluindo a qualificação de cadeias de atividades ligadas a própria dinâmica da rodovia.

DEPARTAMENTO NACIONAL DE INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTES (DNIT):

- **Ação acordada:** contratação integrada dos estudos, projetos e obras para a implementação de inovação ambientais e de engenharia.
- **Condicionantes da Licença Prévia:**
 1. ENGENHARIA
 - Apresentar o Projeto de Engenharia Completo.
 - Apresentar mapa com delimitação georreferenciada de todas as áreas de apoio previstas para a faixa de domínio da rodovia.
 - Garantir o acesso adequado aos eventuais imóveis no entorno da rodovia.
 - Elaborar o Projeto Executivo considerando passagens de fauna, pontes e pontilhões.
 - Apresentar junto com o Projeto Executivo a planta de mesma resolução com a plotagem de localização de todas as propriedades/benfeitorias que serão desapropriadas/realocadas.
 - Apresentar propostas de alternativas tecnológicas para a redução de interferência em áreas sensíveis a serem afetadas pela instalação.

- Apresentar estudo locacional em relação à implantação de canteiros de obras e alojamentos.

2. PRESERVAÇÃO AMBIENTAL

- Apresentar o Plano Básico Ambiental (PBA).
- Notificar a Agência Nacional de Mineração caso sejam localizados vestígios paleontológicos.
- Apresentar relatório de execução das ações dos programas ambientais previstas para a fase de pré-implantação do empreendimento.
- Solicitar autorização de captura, coleta e transporte de material biológico embasado em Plano de Trabalho de Fauna
- Apresentar o Inventário Florestal para subsidiar a Autorização de Supressão Vegetal (ASV).
- Incluir condições específicas no Programa de Proteção à Flora, com subprograma de prevenção e mitigação da introdução de espécies exóticas ou invasoras nas unidades de conservação federais.
- Encaminhar ao Ibama a manifestação do órgão gestor de recursos hídricos competente, referente à outorga ou dispensa desta para execução de intervenções diferenciadas em drenagens naturais, lançamento de efluentes tratados em corpo hídrico e captação de água.

3. RELAÇÃO COM COMUNIDADES TRADICIONAIS DA REGIÃO

- Apresentar os Programas Básicos Ambientais do Componente Indígena.
- Apresentar a previsão de capacitação de agentes ambientais indígenas no âmbito do Programa de Controle e Vigilância Territorial, previsto no Programa Básico Ambiental do Componente Indígena.
- Executar o Diagnóstico Socioambiental Participativo com as comunidades afetadas diretamente pelo traçado da rodovia.
- Realizar reuniões comunitárias informativas com os proprietários rurais a serem afetados pelo empreendimento.
- Apresentar programa de diagnóstico e planejamento em relação a comunidade de Realidade, visando identificar oportunidades de investimentos para região, estimular



a diversificação das atividades econômicas e fornecer alternativas socioeconômicas para a população local, incluindo a qualificação de cadeias de atividades ligadas a própria dinâmica da rodovia.

Para cumprimento das condicionantes, o DNIT apresentou o cronograma abaixo.

CRONOGRAMA FÍSICO - ELABORAÇÃO DO PBA, INV. FLORESTAL E PBAI												
Atividades	Jan 2024	Fev 2024	Mar 2024	Abr 2024	Mai 2024	Jun 2024	Jul 2024	Ago 2024	Set 2024	Out 2024	Nov 2024	Dez 2024
Estudos para Obtenção de LI	Em processo de aditivo de prazo											
Campanha de Fauna Chuvisco		Campo										
Inventário Florestal		Campo										
Plano Básico Ambiental Preliminar												
Plano Básico Ambiental Final												
Protocolo do PBA e pedido de LI												
Componente Indígena												
Protocolo Plano de Trabalho PBAI												
Aprovação do Plano de Trabalho - 5 TIs												
Desenvolvimento do PBAI nas 5 TIs												
PBAI Preliminar												
PBAI Final												
Análise FUNAI												
Apresentação nas TI												

MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE E MUDANÇA DO CLIMA (MMA)

- **Ação acordada:** definição de estratégias para proteção da biodiversidade e apoio na criação da Unidade de Conservação. O MMA também deve ser envolvido nas discussões e análises sobre os produtos a serem entregues pelo DNIT.

INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS (IBAMA)

- **Ação acordada:** contribuir na definição da metodologia de atuação integrada para fiscalização e coibição de ilícitos. O Ibama tem planejamento para reabrir um posto em Humaitá/AM e deve envolver sua Diretoria de Proteção Ambiental nas tratativas.
- **Condicionantes da Licença Prévia:**
 - Após analisar e validar o Plano de Trabalho de Fauna, autorizar a captura, coleta e transporte de material biológico.
 - Validar o Inventário Florestal para subsidiar a Autorização de Supressão Vegetal (ASV).
 - Validar os relatórios e ações do DNIT, especialmente no eixo de preservação ambiental.

INSTITUTO CHICO MENDES DE CONSERVAÇÃO DA BIODIVERSIDADE (ICMBIO)

- **Ação acordada:** criação da Unidade de Conservação prevista nas condicionantes.
- **Condicionantes da Licença Prévia:**
 - Avaliar a inclusão de condições específicas no Programa de Proteção à Flora, com subprograma de prevenção e mitigação da introdução de espécies exóticas ou invasoras nas unidades de conservação federais.
 - Apoiar a aquisição de área sugerida no EIA/RIMA para usufruto sustentável e exclusivo dos povos Mura e Munduruku.



MINISTÉRIO DO DESENVOLVIMENTO AGRÁRIO (MDA)

- **Ação sugerida:** por sugestão do representante do Ministério da Igualdade Racial, o MDA, coordenador da Câmara Técnica de Destinação e Regularização Fundiária de Terras Públicas Federais Rurais, deve ser envolvido nas discussões de regularização fundiária para o entorno da BR-319.
- **Condicionantes da Licença Prévia:**
 - Participar das reuniões comunitárias informativas com os proprietários rurais a serem afetados pelo empreendimento
 - Apoiar o programa de diagnóstico e planejamento em relação a comunidade de Realidade, visando identificar oportunidades de investimentos para região, estimular a diversificação das atividades econômicas e fornecer alternativas socioeconômicas para a população local, incluindo a qualificação de cadeias de atividades ligadas a própria dinâmica da rodovia.

INSTITUTO NACIONAL DE COLONIZAÇÃO E REFORMA AGRÁRIA (INCRA)

- **Ação acordada:** coordenar as discussões sobre a regularização fundiária para o entorno da BR-319.
- **Condicionantes da Licença Prévia:**
 - Apoiar o Diagnóstico Socioambiental Participativo com as comunidades afetadas diretamente pelo traçado da rodovia.

- Participar das reuniões comunitárias informativas com os proprietários rurais a serem afetados pelo empreendimento.
- Apoiar o programa de diagnóstico e planejamento em relação a comunidade de Realidade, visando identificar oportunidades de investimentos para região, estimular a diversificação das atividades econômicas e fornecer alternativas socioeconômicas para a população local, incluindo a qualificação de cadeias de atividades ligadas a própria dinâmica da rodovia.

MINISTÉRIO DOS POVOS INDÍGENAS (MPI)

- **Ação acordada:** atuação para definição da metodologia de escuta dos povos indígenas e comunidades tradicionais.
- **Condicionantes da Licença Prévia:**
 - Validar e participar do Diagnóstico Socioambiental Participativo com as comunidades afetadas diretamente pelo traçado da rodovia.
 - Apoiar a aquisição da área sugerida no EIA/RIMA para usufruto sustentável e exclusivo dos povos Mura e Munduruku.
 - O MPI deve ser envolvido na validação das ações e relatórios do DNIT, previstos no eixo de relação com comunidades tradicionais da região.

FUNDAÇÃO NACIONAL DOS POVOS INDÍGENAS (FUNAI)

- **Ação acordada:** atuação para definição da metodologia de escuta dos povos indígenas e comunidades tradicionais. A Funai deve apresentar um novo Termo de Referência para incluir áreas complementares nos estudos exigidos no âmbito da Licença Prévia.
- **Condicionantes da Licença Prévia:**
 - Executar o Diagnóstico Socioambiental Participativo com as comunidades afetadas diretamente pelo traçado da rodovia.
 - Apoiar e validar a aquisição da área sugerida no EIA/RIMA para usufruto sustentável e exclusivo dos povos Mura e Munduruku.

MINISTÉRIO DA IGUALDADE RACIAL (MIR)

- **Ação acordada:** Apoiar a definição da metodologia de escuta dos povos indígenas e comunidades tradicionais.

- **Condicionantes da Licença Prévia:**

- Apoiar a execução do Diagnóstico Socioambiental Participativo com as comunidades afetadas diretamente pelo traçado da rodovia.
- Participar das reuniões comunitárias informativas com os proprietários rurais a serem afetados pelo empreendimento.

MINISTÉRIO DA INTEGRAÇÃO E DESENVOLVIMENTO REGIONAL (MIDR)

- **Condicionantes da Licença Prévia:** O ministério tem como entidade vinculada a Agência Nacional de Águas e Saneamento Básico (ANA), órgão gestor de recursos hídricos competente que deve se manifestar sobre a outorga ou dispensa desta para execução de intervenções diferenciadas em drenagens naturais, lançamento de efluentes tratados em corpo hídrico e captação de água. O parecer deve ser solicitado pelo DNIT e encaminhado ao Ibama.

MINISTÉRIO DAS CIDADES (MCID)

- **Condicionantes da Licença Prévia:** Em articulação com prefeituras da região, apoiar a apresentação de Programa de Apoio e Revisão dos Planos Diretores dos municípios afetados.

MINISTÉRIO DO TRABALHO E EMPREGO (MTE)

- **Condicionantes da Licença Prévia:** Apoiar a apresentação de programa de treinamento e recrutamento visando o maior aproveitamento da mão-de-obra local, bem como o estímulo ao consumo de insumos fornecidos localmente.

CASA CIVIL E SECRETARIA ESPECIAL DO PROGRAMA DE PARCERIAS DE INVESTIMENTOS (PPI)

- **Ação acordada:** estudar parcerias para garantir estrutura para o avanço do processo de licenciamento ambiental. Os portais de fiscalização, por exemplo, poderiam ser feitos por investimento privado. Ainda assim, será necessário garantir e consolidar a governança intragoverno para a região. A Casa Civil também será o órgão essencial para a celebração de acordos de cooperação com os ministérios envolvidos nas ações para viabilização da BR-319.

MINISTÉRIO DA GESTÃO E INOVAÇÃO EM SERVIÇOS PÚBLICOS (MGI)

- **Ação sugerida:** Em função da necessidade de recursos humanos e financeiros para manutenção e governança da BR-319, a Funai sugeriu o envolvimento do MGI nos debates. O MT endossa essa perspectiva.
- **Condicionantes da Licença Prévia:** Sob demanda, apoiar a discussão sobre os investimentos necessários para a implementação do empreendimento, especialmente no que tange aos recursos humanos.

MINISTÉRIO DA JUSTIÇA (MJ), POLÍCIA RODOVIÁRIA FEDERAL (PRF), POLÍCIA FEDERAL (PF), MINISTÉRIO DA DEFESA (MD), EXÉRCITO BRASILEIRO

- **Ação acordada:** definição da metodologia de atuação integrada para fiscalização e coibição de ilícitos. A PF, por meio da Diretoria da Amazônia e Meio Ambiente (DAMAZ), pretende construir uma delegacia em Humaitá/AM. Já a PRF tem a previsão de criação de três unidades operacionais.
- **Condicionantes da Licença Prévia:** apoiar a instalação de três postos de monitoramento/segurança.

A PRF encaminhou contribuições ao GT, extenuando as necessidades consideradas para a viabilização da 319. As iniciativas estão destacadas abaixo.

Instalação de 03 (três) Unidades Operacionais ao longo da BR-319, distribuídas da seguinte forma:

TIPO	SR	ESTRUTURA FÍSICA OPERACIONAL	ENDEREÇO	POSICIONADO NO SENTIDO	MUNICÍPIO/UF	LATITUDE	LONGITUDE	SITUAÇÃO
Unidade Operacional Planejada	AM	Unidade Operacional em Careiro/AM	BR-319, Km 113	Crescente	CAREIRO/AM	-3.808.800	-60.338.341	Realocação da UOP Careiro da Várzea
Unidade Operacional Planejada	AM	Unidade Operacional em Manicoré/AM	BR-319, KM 345, Hevealândia, Manicoré	Crescente	MANICORÉ/AM	-520.013.714	-61.836.410.780	Expansão
Unidade Operacional Planejada	AM	Unidade Operacional em Humaitá/AM	BR 230, Km 619	Decrescente	HUMAITÁ/AM	-7.549.965.843	-630.776.590	Realocação da UOP Humaitá

Fonte: Plano de Ocupação Espacial 2022-2028 das estruturas físicas operacionais da Polícia Rodoviária Federal - PORTARIA DIOP/PRF Nº 139, DE 14 DE JUNHO DE 2022

A implantação das Unidades Operacionais supramencionadas faz parte de um planejamento de modernização e realocação das estruturas físicas da PRF no estado, visando atender às demandas regionais sem demandar ainda mais por efetivo policial. Sendo assim, quando da implantação da Unidade Operacional Careiro, localizada no km 113 da BR-319, a Unidade Operacional Careiro da Várzea, localizada no km 13 da BR-319, seria realocada. Quando à implantação da Unidade Operacional Humaitá, localizada na BR-230 km 619, a atual Unidade Operacional Humaitá, de estrutura muito acanhada, seria desativada. Por fim, visando garantir a presença efetiva da PRF ao longo de toda extensão da rodovia, em face das distâncias continentais do estado do Amazonas, a implantação da Unidade Operacional Manicoré também se faz necessária.

Vale ressaltar, que das três Unidades Operacionais mencionadas, a única que possui contrato assinado para a sua construção é a Unidade Operacional Humaitá, e os recursos, oriundos do Termo de Execução Descentralizada de Crédito nº229/2022, celebrado entre a PRF e o DNIT, encontram-se integralmente empenhados em favor da empresa contratada. As demais Unidades estavam contempladas no Plano de Ocupação Espacial 2022-2028, ocorre que o instrumento legal que o instituiu fora revogado, o que não impede sua consecução.

Efetivo policial necessário

Para fazer frente aos desafios que envolvem com a reabertura da BR-319 e a necessidade de se realizar o efetivo combate às ações criminosas que ameaçam o bioma amazônico, é necessário o incremento mínimo de 65 (sessenta e cinco) policiais rodoviários federais, que mobilizarão não só as unidades operacionais, como também permitirão o desempenho das atividades administrativas da futura delegacia de Humaitá e atividades de Inteligência policial.

Paralelamente, visando fixar o efetivo policial nessas localidades de difícil provimento, faz-se necessário o encaminhamento, ao Ministério da Gestão e Inovação, de proposta de ampliação do rol dos municípios considerados localidades estratégicas para os fins de que trata a Lei nº 12.855, de 2 de setembro de 2013, em face das características regionais preencherem os requisitos da referida lei.

Criação da Delegacia de Humaitá

A criação de unidade organizacional do tipo delegacia da Polícia Rodoviária Federal no município de Humaitá é condição necessária e indispensável para a gestão das demandas administrativas e operacionais oriundas da implantação das novas Unidades Operacionais e da lotação de novos servidores nessas localidades, em face da grande extensão territorial do estado do Amazonas, que em sua estrutura regimental atual possui

apenas a delegacia de Manaus para administrar outras 05 (cinco) unidades operacionais existentes, nos termos da Portaria MJSP nº 542, de 27 de novembro de 2023.

A nova unidade organizacional a ser criada na estrutura regimental da SPRF-AM funcionaria na estrutura física que está prevista para ser construída com recursos do Termo de Execução Descentralizada de Crédito, celebrado entre a PRF e o DNIT, os quais, como dito, já estão empenhados em favor da empresa contratada e encontram-se na fase de aditivo.

Aquisição de materiais e equipamentos e contratação de serviços

Providências vem sendo tomadas visando a instalação de Estações Rádio Base ao longo da BR-319, para ampliar a cobertura de rádio e garantir a comunicação crítica. Para isso, viaturas e equipamentos devem ser adquiridos em número suficiente no sentido de dotar as unidades operacionais e os servidores dos materiais indispensáveis para a boa prestação do serviço público prestado pela PRF.

CENTRO GESTOR E OPERACIONAL DO SISTEMA DE PROTEÇÃO DA AMAZÔNIA (CENSIPAM)

- **Ação acordada:** participação na definição da metodologia de atuação integrada para fiscalização e coibição de ilícitos.
- **Condicionantes da Licença Prévia:** apresentar propostas de atuação colaborativa para apoio à segurança pública na rodovia, visando fornecer as informações necessárias para a atuação da Polícia Rodoviária Federal, dos municípios afetados diretamente pela rodovia e do Estado do Amazonas.



INSTITUTO DE PROTEÇÃO AMBIENTAL DO AMAZONAS (IPAAM) E SECRETARIAS ESTADUAIS DE MEIO AMBIENTE DO AMAZONAS E DE RONDÔNIA

- **Ação acordada:** participação na definição da metodologia de atuação integrada para fiscalização e coibição de ilícitos e definição e execução de estratégia de gestão das unidades de conservação estaduais.
- **Condicionantes da Licença Prévia:** apresentar propostas de atuação colaborativa para apoio à segurança pública na rodovia, visando fornecer as informações necessárias para a atuação da Polícia Rodoviária Federal, dos municípios afetados diretamente pela rodovia e do Estado do Amazonas.

Por se tratar de um grupo plural de atores, para garantir que as ações sejam monitoradas e cumpridas, o Ministério dos Transportes propôs que as iniciativas fossem pactuadas por meio de acordos de cooperação, com compromissos claros, objetivos e integrados entre as partes. Para a institucionalização da governança integrada, foi sugerido que a Casa Civil da Presidência da República fosse envolvida nas tratativas.

Em paralelo a essas iniciativas, o Ministério dos Transportes e o DNIT continuarão enviando esforços para manter a trafegabilidade da BR-319, realizando obras necessárias para a manutenção do empreendimento.



6. Conclusão



O Grupo de Trabalho conclui que existem elementos para garantir a viabilidade técnica e ambiental para a completa pavimentação da BR-319. A implantação de 500 km de cercamento para garantir a preservação ambiental no Trecho do Meio e a instalação de 172 passagens de fauna ao longo da via são algumas características do projeto de engenharia que dão sustentação a essa conclusão. O Estudo de Impacto Ambiental e o Relatório de Impacto Ambiental – EIA/RIMA feitos pelo DNIT e utilizados como base para emissão da Licença Prévia N° 672/2022 ilustram o compromisso do órgão em realizar todas as entregas acordadas nas condicionantes que estiverem sob sua gestão, necessárias para garantir a Licença de Instalação. Assim, o Ministério dos Transportes e o DNIT reforçam seu compromisso com um projeto inovador e singular, que atenda às necessidades específicas da região.

A esse respeito, ficou claro durante as atividades do Grupo de Trabalho que a pavimentação da BR-319 é uma demanda dos cidadãos da região, que anseiam por mobilidade terrestre adequada, que conecte Manaus a Porto Velho e ao restante do Brasil. A rodovia pavimentada garantirá o provimento de serviços básicos, necessários ao desenvolvimento social e econômico da região.

Importante ressaltar que, historicamente, a ausência de pavimentação não garantiu a preservação ambiental e o respeito às comunidades tradicionais na região. Pelo contrário, a pouca acessibilidade e, conseqüentemente, menor presença do Estado, reforçam a criminalidade e o desmatamento. Em resposta a esse quadro, o modelo proposto prevê reforço no policiamento, com a implementação de portais de controle. Um projeto que tenha o respeito ao meio ambiente e aos povos originários como premissa fortalecerá a fiscalização e coibirá ilícitos de maneira mais eficaz.

Outra conclusão fundamental do Grupo de Trabalho aponta para a necessidade de cooperação entre múltiplos órgãos da administração pública para que o projeto seja implementado. Hoje, o principal desafio para a concretização do empreendimento é a ausência de governança entre os vários órgãos e entidades competentes para atuação em cada aspecto do projeto. A ausência de monitoramento das ações acordadas para viabilização da pavimentação da BR-319 foi o fator determinante para o insucesso dos grupos de trabalho anteriores. Por esse motivo, o Ministério dos Transportes, com apoio da Casa Civil, celebrará acordos técnicos para cooperação e endereçamento das condicionantes impostas pelo Ibama. Os acordos trarão um cronogramas e metas, com prazo para conclusão das atividades.

A garantia de uma governança integrada e inovadora é elemento fundamental para enfrentar os desafios atuais da BR-319 e apontar caminhos seguros de gestão compartilhada dos riscos e oportunidades. A partir da coordenação estratégica dos esforços de segurança e preservação, aliada à atuação integrada com os povos da região, será possível definir e implementar alternativas econômicas sustentáveis para a consolidação do projeto.

Por essas razões, o Grupo de Trabalho reafirma ser possível conciliar o desenvolvimento regional e a preservação do meio ambiente, a partir de uma gestão inovadora que fará jus à singularidade que a BR-319 representa.

6. Referências

- **BRASIL. Decreto nº 9.959, de 11 de abril de 2019.** Extingue diretrizes e limitações para colegiados da administração pública federal. Diário Oficial da União, Brasília, Edição Extra, 18 abr 2019. Disponível em: <https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2019-2022/2019/decreto/d9759.htm#:~:text=DECRETO%20N%C2%BA%209.759%2C%20DE%2011%20DE%20ABRIL%20DE%202019&text=Extingue%20e%20estabelece%20diretrizes%2C%20regras,colegiados%20da%20administra%C3%A7%C3%A3o%20p%C3%ABblica%20federal> Acesso em: 14 mar 2024.
- **Instituto Nacional de Pesquisas Espaciais (INPE).** PROJETO PRODES DIGITAL. Mapeamento do desmatamento da Amazônia com Imagens de Satélite. 2024. Disponível em: <<https://basedosdados.org/dataset/e5c87240-ecce-4856-97c5-e6b84984bf42>> Acesso em: 14 mar 2024.
- **Ministério do Meio Ambiente.** Relatório Final do Grupo de Trabalho BR-319. Brasília nº 1, de 19 de março de 2009. Dez 2008. Disponível em: <<https://18horas.com.br/wp-content/uploads/2023/10/ha-15-anos-grupo-de-trabalho-como-anunciado-agora-pelo-governo-federal-propos-medidas-para-o-licenciamento-da-br-319.pdf>> Acesso em: 5 mar 2024.
- **Ministério dos Transportes.** Portaria nº 1.109, de 16 de novembro de 2023. Institui o Grupo de Trabalho com a finalidade de apresentar estudos e propostas que promovam a otimização da infraestrutura da rodovia, considerando os impactos socioambientais, a segurança viária e medidas de adaptação à mudança do clima no corredor de transporte de que faz parte a BR-319. Diário Oficial da União, Brasília, p.218, 17 nov 2023. Disponível em: <<https://pesquisa.in.gov.br/imprensa/servlet/INPDFViewer?jornal=515&pagina=75&data=17/11/2023&captcha-field=firstAccess>> Acesso em: 5 mar 2024
- **Ministério dos Transportes.** Portaria Interministerial MT/MMA/MJ/MDA/MP nº 1, de 19 de março de 2009. Institui Comitê Gestor Interministerial da BR-319 e dá outras providências. Diário Oficial da União, Brasília, 11 mai 2009. Disponível em: <<https://www.legisweb.com.br/legislacao/?id=212718>> Acesso em: 5 mar 2024
- **Tribunal de Contas da União - TCU.** Acórdão 532/2020 - Plenário. Disponível em; <https://pesquisa.apps.tcu.gov.br/documento/acordao-completo/*/NUMACORDAO%253A532%2520ANOACORDAO%253A2020%2520COLEGIADO%253A%2522Plen%25C3%25A1rio%2522/DTRELEVANCIA%2520desc%252C%2520NUMACORDAOINT%2520desc/0>. Acesso em: 4 mar 2024
- **Tribunal de Contas da União - TCU.** Acórdão 1559/2020 - Plenário. Disponível em; <https://pesquisa.apps.tcu.gov.br/documento/acordao-completo/*/NUMACORDAO%253A532%2520ANOACORDAO%253A2020%2520COLEGIADO%253A%2522Plen%25C3%25A1rio%2522/DTRELEVANCIA%2520desc%252C%2520NUMACORDAOINT%2520desc/0>. Acesso em: 4 mar 2024



MINISTÉRIO DOS
TRANSPORTES

GOVERNO FEDERAL
BRASIL
UNIÃO E RECONSTRUÇÃO