

# PLANO DE TRABALHO

## 1. PARTICIPES

**PARTÍCIPE 1: Ministério dos Transportes:**

I - Secretaria Nacional de Transporte Rodoviário;

II - Subsecretaria de Sustentabilidade da Secretaria-Executiva; e

III - Subsecretaria de Fomento e Planejamento, da Secretaria Executiva;

**PARTÍCIPE 2: Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes - DNIT;**

**PARTÍCIPE 3: Infra S.A.**

## 2. IDENTIFICAÇÃO DO OBJETO

**Título:** 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.

**Início (mês/ano):** 24 de Novembro de 2023 (7 dias após Publicação no Diário Oficial da União -DOU)

**Término (mês/ano):** 22 de Fevereiro de 2024 (90 dias após a vigência da Portaria)

## 3. DIAGNÓSTICO

A rodovia BR-319 liga Manaus/AM a Porto Velho/RO e possui cerca de 918 km de extensão, de acordo com o Sistema Nacional de Viação. Por força de um acordo firmado com o Ministério Público Federal, o licenciamento ambiental foi dividido em 4 trechos: lotes A e C, mais próximos a Manaus; lote B, próximo a Porto Velho; e Trecho do Meio, do km 250 ao km 656. A rodovia como um todo abrange dez municípios, sendo um no estado de Rondônia, no município de Porto Velho, e nove no Estado do Amazonas: Manaus, Careiro da Várzea, Autazes, Careiro Castanho, Manaquiri, Borba, Manicoré, Humaitá e Canutama.

Considerada uma das prioridades do Governo no setor de infraestrutura de transportes, a criação da BR-319 proporcionará ao estado do Amazonas a conexão terrestre com o restante do Brasil, cuja capital se encontra isolada do resto do país. A obra, se não a mais importante da Região Norte, é considerada a mais emblemática. A sua recuperação e pavimentação irão trazer ganhos econômicos e sociais para a região.

O compromisso do Governo Federal, além de garantir o desenvolvimento econômico, e o desenvolvimento social, ao garantir ao cidadão o direito de ir e vir, é também assegurar que a BR-319 seja considerada uma obra modelo, no que diz respeito à proteção do meio ambiente, garantindo assim o desenvolvimento sustentável da região. As obras seguem as orientações dos órgãos ambientais.

No entanto, há mais de 20 anos se cogita entre os diversos governos a pavimentação da rodovia de

forma a ligar novamente as duas capitais da região norte. Dentre dos principais entraves identificados no processo, cita-se a conciliação da obra de pavimentação com a mitigação dos impactos socioambientais advindos desta atividade.

Diversos passos foram dados para o cumprimento da legislação ambiental, que resultaram no desenvolvimento estudos ambientais e medidas e proteção ambiental, com controle dos órgãos licenciadores como Instituto Brasileiro do meio Ambiente e Recursos - IBAMA (Ente Federal) e Instituto de Proteção Ambiental do Amazonas - IPAAM (Ente Estadual), e ainda o envolvimento do Ministério Público Federal em medidas importantes para a proteção ambiental.

Por força de um acordo firmado com o MPF, foi celebrado o Termo de Acordo e Compromisso entre IBAMA e DNIT, que autorizou obras de restauração nos: segmento A (km 0,0 a 177,8); segmento B (Km 655,7 a 887,4); e continuidade das obras de pavimentação/reconstrução no segmento C (km 177,8 a 250,0). Para tanto, instituiu a necessidade de apresentação e execução, pelo DNIT, de diversos Programas Ambientais nesses trechos. Foi definida também a extensão do trecho objeto do EIA/RIMA, o Trecho do Meio, entre os km 250,0 a 655,7, conforme descrito na tabela abaixo:

Tabela 1 - Divisão dos trechos da BR 319/AM.

<b>Segmento/Trecho</b>	<b>Km</b>	<b>Localização</b>	<b>Licenças / Doc de Referência</b>
<b>Segmento A</b>	0,0 ao 177,80	Manaus – Travessia Rio Tupana	TAC, de 22/06/2007
<b>Segmento B</b>	655,7 ao 877,4	Entroncamento BR-230 - Início Travessia Rio Madeira	1. TAC, de 22/06/2007; 2. PROFAS, em atendimento à Portaria Interministerial MMA/MT nº 01/2020.
<b>Segmento C</b>	177,8 ao 250	Travessia Rio Tupana – Fim das Obras	TAC, de 22/06/2007
<b>Trecho Meio</b>	250,00 ao 655,70	Ponte sobre o Rio Jordão - Entroncamento com a BR-230	1. LP nº 672/2022; 2. Licença de Instalação nº 1.111/2016 - 04/04/2016 - Atividades de MNT

Desta forma, o licenciamento ambiental da rodovia foi dividido em 4 trechos, abrangendo dez municípios, sendo nove no Estado do Amazonas: Manaus, Careiro da Várzea, Autazes, Careiro Castanho, Manquiri, Borba, Manicoré, Humaitá e Canutama e Porto Velho no estado de Rondônia, tendo a sua maior parte no estado do Amazonas.

O Segmento A, B e C são trechos com maior processo de antropização, e grande parte com vias já pavimentadas e autorizadas. Já o “Trecho Meio” representa a área de maior sensibilidade ambiental, de grande biodiversidade, sendo este segmento o mais crítico para o licenciamento ambiental, no entanto recebeu o deferimento da análise de viabilidade ambiental, realizada através do Estudo de Impacto Ambiental – EIA que foi apresentado ao órgão ambiental licenciador, no caso IBAMA, que por sua vez emitiu a Licença Prévia LP nº

672/2022. Cabendo no momento a solicitação da Licença de Instalação pelo DNIT, visando a autorização para atividade de pavimentação.

Cabe salientar que o Segmento “Meio”, também recebeu Licença de Instalação nº 1.111/2016 - 04/04/2016, que se refere as atividades de manutenção e conservação.

Os principais gargalos do processo tanto para aceitação no rito do licenciamento ambiental, como na dimensão do nível aceitação da sociedade referem-se:

**a) Desmatamento:**

Dentre os impactos negativos, a implantação da rodovia possibilita o escoamento de madeira de forma ilegal, o acesso para agropecuária, assim como grilagem de terra para diversos fins, ocasionado o uso desordenado do território.

A comunidade científica alerta sobre a dinâmica de espinha de peixe no entorno de rodovias pavimentadas e consequente aumento de violência e insegurança comunitária, seja pela grilagem, seja pelo acesso descontrolado a áreas de delicada estrutura socioambiental. Situação já conhecida e enfrentada em outras rodovias federais na região Norte, no Bioma Amazônico, como BR-174 e BR-163.

Ressalta-se a dinâmica do “Arco do Desmatamento” que avançam para o sul do Amazonas, também na área ao sul da BR-319. Este é definido como uma região onde a fronteira agrícola avança em direção à floresta e também onde encontram-se os maiores índices de desmatamento da Amazônia, que são aproximadamente 500 mil km<sup>2</sup> de terras que vão do leste e sul do Pará em direção oeste, passando por Mato Grosso, Rondônia e Acre.

**b) Territórios Indígenas**

Apesar das tratativas no âmbito do da Portaria nº 60/2015, conforme Termo de Referência emitido pela FUNAI, para elaboração dos Estudo de Componente Indígenas no processo de licenciamento ambiental, não foi dada realizada Consulta, Prévia, informada constante na OIT nº 169.

**c) Impacto na biodiversidade**

A operação da rodovia ocasionará o impacto na fauna local, devido ao tráfego de veículos. Ações de controle deverão ser resguardadas, de acordo com as diretrizes do EIA e das condicionantes ambientais das licenças ambientais.

Desta forma, de acordo com a Portaria Nº 1.109 de 16 de novembro de 2023, que estabelece o Grupo de Trabalho - GT da Rodovia BR-319, será desenvolvido o “Plano de Ação” descrito abaixo (Item 10), visando receber informações da Sociedade Civil, Acadêmica, Classe Política, Organizações Não Governamentais - ONG, entre outros, assim como realizar reuniões bilaterais com atores chaves, como IBAMA, FUNAI, ICMBio, Secretaria de Estado do Meio Ambiente (Sema/AM) entre outros de importância, identificados no processo,

visando o cumprimento do licenciamento ambiental, a promoção da sustentabilidade, e o cumprimento do objetivo geral e específico da Grupo de Trabalho, a fim de apresentar relatório consolidado contendo 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.

#### **4. ABRANGÊNCIA**

O Plano de Trabalho tem abrangência no corredor de transporte de que faz parte a BR-319, considerando a área de influência direta e indireta do empreendimento.

#### **5. JUSTIFICATIVA**

O empreendimento de pavimentação da BR-319 possui grande complexidade ambiental, por estar inserido no Bioma Amazônico, em área de alta biodiversidade, e na área de influência do arco de desmatamento, no entanto o mesmo tem a função de conexão do Amazonas com resto do país por via terrestre, visando o desenvolvimento socioeconômico da Amazônia Ocidental, através da ligação de Porto Velho/RO com Manaus/AM, de forma a proporcionar o transporte escoamento de produtos necessários para região.

Desde a década de 90 se cogita a pavimentação da BR-319, o processo de licenciamento ambiental é complexo, envolvendo principalmente o estado do Amazonas, através do Instituto Proteção Ambiental da Amazonas, o IBAMA, a FUNAI e o ICMBIO, sendo necessário por diversas vezes a atuação do Ministério Público Federal – MPF para melhor entendimento entre as partes para o cumprimento da legislação ambiental. No entanto, diversas etapas já foram concluídas para o andamento do processo ambiental, culminando na emissão da Licença Prévia 672/2022 que aprova a análise de viabilidade ambiental da obra do Estudo de Impacto Ambiental.

Neste contexto, justifica-se a criação deste Grupo de Trabalho, no âmbito do Ministério dos Transportes, estabelecida a Portaria Nº 1.109 de 16 de novembro de 2023, com o objetivo de criar um Grupo de Trabalho para 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.

#### **6. OBJETIVOS GERAL E ESPECÍFICOS**

**Objetivo geral**

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, com cerca de 918 km de extensão, de acordo com o Sistema Nacional de Viação.

### **Objetivos específicos**

- a) Realizar levantamento sobre a situação atual da Rodovia BR-319, com base em estudos técnicos e científicos existentes, com foco na identificação de potenciais problemas relacionados à otimização da rodovia;
- b) Considerar nos trabalhos do GT BR-319, 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;
- c) 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;
- d) 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.

## **7. METODOLOGIA DE INTERVENÇÃO**

Os partícipes indicarão representantes para atuar nos trabalhos voltados à consecução dos objetivos acordados neste Plano de Trabalho. Para tanto, deverão valer-se de reuniões presenciais, vídeo ou teleconferências, devendo as memórias destes eventos serem registradas e disponibilizadas aos partícipes, assim como outras evidências das tratativas porventura necessárias para o desenvolvimento das atividades pactuadas.

O GT consultará os órgãos governamentais e demais partes interessadas, incluindo a sociedade civil, para discutir e avaliar as propostas apresentadas, no entanto as contribuições que forem obtidas das diversas instâncias da sociedade civil, acadêmica, política, não deverão ser tomadas como obrigatórias e vinculantes.

## **8. UNIDADE COORDENADORA**

A coordenação das atividades relativas a esse Plano de Trabalho será exercida pela Subsecretaria de Sustentabilidade da Secretaria Executiva do Ministério dos Transportes.

## **9. RESULTADOS ESPERADOS**

- a) Recebimento de documentos, sugestões e ideias relacionados ao projeto da BR-319 porventura

apresentados;

- b) Estabelecimento de diálogo com sociedade civil e acadêmica, políticos e instituições como ICMBio, IBAMA, FUNAI e ONGs; e
- c) Produção de documento técnico a respeito dos avanços verificados no GT, realizando um balanço do esforço conjunto e contendo alternativas de soluções para os problemas identificados para as etapas ulteriores do projeto.

## 10. PLANO DE AÇÃO

Eixo		Ação	Responsável	Prazo	Situação
1	Planejamento	Elaboração colaborativa da minuta do plano de trabalho	Membros do GT	Dezembro/2023	A executar
		Aprovação do Cronograma e Plano de Trabalho do GT	Membros do GT	22/12/23	A executar
2	Divulgação/Recebimento de Sugestões e Críticas	Criação do e-mail de Grupo de Trabalho para recebimento de contribuições	SE/SUST	Dezembro/2023	Concluído
		Criação de Formulário digital para recebimento de contribuições	SE/SUST	Dezembro/2023	Concluído
		Criação de SITE para divulgação do GT	SE/SUST	Dezembro/2023	Concluído
		Reunião com Governadores e classe política dos estados do Amazonas e Rondônia, afins de divulgação das atividades do GT e recebimento de Sugestões	Membros do GT + convidados	Novembro/2024	Concluído
		Reunião no estado do Amazonas, afins de divulgação das atividades do GT e recebimento de Sugestões	Membros do GT + convidados	Dezembro/ 2024	Concluído
		Reunião bilateral para discussão das informações do estado da arte do projeto (engenharia e licenciamento ambiental) e do contrato - Apresentação DPP/DNIT	MT (SNTR, SUST, SPOA) e DNIT	04/01/2024	A executar
		Reunião no estado de Rondônia, a fins de divulgação das atividades do GT e recebimento de Sugestões	Membros do GT + convidados	Janeiro/2024	A executar
		Análise das contribuições recebidas, e consolidação em documento específico a compor o relatório final	SFPLAN/SUST	16/02/2024	A executar

		Análise e Aprovação do documento consolidado das contribuições em reunião pelos membros do GT	Membros do GT	19/02/2024	A executar
3	<b>Análise do Licenciamento Ambiental e propostas de Governança Ambiental</b>	Relatório de Diagnóstico inicial e propostas ambientais elaborado pela SUST	SUST	Janeiro/2024	Concluído
		Relatório de <i>status</i> de licenciamento ambiental pelo DNIT	DNIT	Janeiro/2024	A Executar
		Consulta por Ofício ao MMA das medidas do GT BR319 instituído pela Portaria MMA nº 295/2008;	SE/SUST	22/12/23	A Executar
		Reunião de apresentação dos levantamentos da SUST e DNIT – Diagnóstico Inicial, Licenciamento Ambiental, Propostas de Medidas Ambientais, análise das medidas do GT BR 319 instituído pela Portaria MMA nº 295/2008;	Membros do GT	09/01/2024	A Executar
		Reunião SEMA/AM e IPAAM – Status das UCs e Posto de Fiscalização, situações críticas de licenciamento ambiental e recebimento de sugestões.	Membros do GT	Janeiro/24 (4º Semana)	A Executar
		Vistoria na Rodovia BR-319	Membros do GT	Janeiro/24	A Executar
		Reunião bilateral para discussão da governança da BR-319	Membros do GT + (PRF, PF, SEMA/AM, Ibama, Exército, Vigilância Sanitária, IPAAM)	fevereiro/24	A Executar
		Reunião bilateral para discussão para apresentar e discutir os desafios das condicionantes do licenciamento ambiental	Membros do GT + (IBAMA, ICMBio, Funai, Ministério dos Povos Indígenas, e INCRA)	fevereiro/2024	A Executar
5	<b>Relatório</b>	Consolidação das informações, dados e propostas obtidos em relatório conclusivo específico	SFPLAN/SUST	09/02/2024	A Executar
		Apresentação dos resultados e aprovação em reunião do relatório	Membros do GT + Ministro do	Fevereiro/2024	A Executar

			Transportes		
		Divulgação e entrega do relatório	Membros do GT	22/02/2024	A Executar