

GRUPO I – CLASSE II – Plenário

TC 025.639/2014-5

Natureza: Relatório de Levantamento para atender Solicitação do Congresso Nacional.

Entidade: Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes

Representação legal: não há

SUMÁRIO: LEVANTAMENTO DE AUDITORIA. LICENCIAMENTO AMBIENTAL DAS OBRAS DA BR-319/AM/RO. EXTENSÃO DOS ATRIBUTOS DE SOLICITAÇÃO DO CONGRESSO NACIONAL AO PROCESSO PELO ACÓRDÃO 1.386/2019-PLENÁRIO. ENVIO DE INFORMAÇÕES AO SENADO FEDERAL. RECOMENDAÇÃO; CIÊNCIA.

RELATÓRIO

Mediante Acórdão 1.386/2019-Plenário, foram estendidos ao presente processo os atributos de Solicitação do Congresso Nacional, para atendimento do Requerimento 36/2018 da Comissão de Serviços de Infraestrutura do Senado Federal.

Adoto o relatório de levantamento elaborado pela equipe da Secretaria de Fiscalização de Infraestrutura Rodoviária e de Aviação Civil (SeinfraRodoviaAviação), que contou com a anuência dos dirigentes da unidade técnica (peças 105-107):

INTRODUÇÃO

Trata-se de Levantamento de Auditoria realizado no Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT) e no Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e Recursos Naturais Renováveis (Ibama), com o objetivo de verificar a regularidade dos procedimentos referentes ao licenciamento ambiental da BR 319/AM/RO.

A fiscalização foi autorizada por meio do Acórdão 2188/2014-Plenário (TC 019.489/2014-5). Posteriormente, o Senador Eduardo Braga, então presidente da Comissão de Serviços de Infraestrutura do Senado Federal, encaminhou a esta Corte de Contas solicitação de fiscalização nos procedimentos de licenciamento ambiental das obras da BR-319/AM/RO, a fim de que se apurassem os fatos e, eventualmente, identificassem os responsáveis e quantificasse o dano ao Erário, referente à degradação do pavimento no trecho entre o km 621,7 e o km 655,7, bem como à suposta inutilidade dos estudos ambientais produzidos por contratados do DNIT para atendimento das exigências de licenciamento ambiental do empreendimento (Requerimento 36/2018 da Comissão de Serviços de Infraestrutura do Senado Federal, peça 75). Em atendimento à Solicitação do Congresso Nacional (SCN), foi autuado o processo TC 039.299/2018-0.

Considerando a existência de conexão entre os objetos do presente processo e do TC 039.299/2018-0, e tendo em vista que a fiscalização ainda se encontrava na fase de planejamento, o Acórdão 1386/2019-TCU-Plenário determinou que os termos da Solicitação do Congresso Nacional deveriam ser atendidos com a conclusão do presente Levantamento de Auditoria.

O trabalho foi conduzido em conformidade com as Normas de Auditoria do TCU e com o Roteiro de Levantamento do TCU, e está alinhado com os princípios fundamentais de auditorias do setor público das Normas Internacionais das Entidades Fiscalizadoras Superiores (ISSAI 100).

A metodologia utilizada consistiu na análise documental dos elementos colhidos durante a auditoria, entrevistas com gestores do DNIT, Ibama e do Instituto Chico Mendes de Conservação da Biodiversidade (ICMBio), pesquisas em sistemas informatizados, procedimentos de revisão analítica, análise da legislação vigente e a jurisprudência do TCU, inspeção física para conhecer o estado da rodovia, no trecho compreendido entre os km 621,7 e 655,7, e visita a unidades de conservação (UCs) que receberam recursos dos ajustes celebrados pelo DNIT.

Durante as visitas de campo, a equipe entrevistou gestores da Coordenação Regional do ICMBio em Porto Velho/RO, inspecionou a base do Parque Nacional Mapinguari e a Floresta Nacional Balata-Tufari, ambos na área de influência da BR-319/AM. Na ocasião, entrevistou membros dos conselhos e chefes das unidades de conservação, além de moradores da região. Por fim, a equipe visitou a Vila de Realidade/AM, no km 590 da rodovia, que é apontada pelos gestores do Ibama e ICMBio como um polo madeireiro onde vem ocorrendo, com grande intensidade, extração e transporte ilegal de madeira.

No que concerne à análise documental, foram examinados os processos do Ibama referentes ao licenciamento ambiental da BR-319/AM/RO e os processos do DNIT alusivos aos contratos, convênios e termos de cooperação celebrados com órgãos e entidades federais e estaduais para atendimento às deliberações do Grupo de Trabalho GT-BR-319 a às responsabilidades assumidas no termo de acordo e compromisso assinado com o Ibama em 22/6/2007.

No que tange à seleção dos contratos, convênios e termos de cooperação analisados, por meio de revisão analítica, aplicou-se a metodologia da Curva ABC, sendo selecionados sete dos doze ajustes celebrados, que representam mais de 90% dos recursos despendidos.

Por fim, destaca-se que não houve limitações à execução do trabalho.

VISÃO GERAL DO OBJETO

A BR-319, que liga Porto Velho/RO a Manaus/AM, foi construída entre 1972 e 1973, como parte de um grande projeto de integração geográfica e dinamização da economia regional, antes de o licenciamento ambiental ser incorporado ao ordenamento jurídico nacional.

Mesmo tendo sido pavimentada logo que aberta, a BR-319/AM/RO não apresentou grande tráfego de veículos na década de 1970. Assim, em decorrência do baixo uso, da falta de manutenção, do grande volume de chuvas na região e do alto preço do transporte terrestre, que fez com que os produtos da Zona Franca de Manaus fossem escoados de forma mais barata por via fluvial, a estrada se deteriorou e tornou-se intrafegável em 1988 (Observatório BR-319, 2019).

Entre os anos 1996 e 2000, a recuperação da estrada foi incluída no planejamento federal. Em 2001, o DNIT iniciou obras de pavimentação da BR-319 em trechos após o entroncamento com a BR-230/AM e no extremo norte da rodovia (Observatório BR-319, 2019). Contudo, em razão do descumprimento da legislação ambiental, o Ministério Público Federal (MPF) moveu duas ações civis públicas (ACP) contra o DNIT. Em julho de 2005, decisão judicial da Justiça Federal do Amazonas (ACP 2005.32.00.004906-7) embargou as obras da BR-319/AM/RO até que o DNIT apresentasse os Estudos de Impacto Ambiental e respectivo Relatório de Impacto Ambiental (EIA/RIMA) (peça 76, p.5; peça 77, p. 35-61).

O DNIT argumentou que a Portaria Interministerial 273/2004-MT/MMA, que estabelecia diretrizes para o Programa Nacional de Regularização Ambiental das Rodovias Federais Pavimentadas, autorizava as atividades de manutenção, conservação e restauração de rodovias pavimentadas. De fato, a portaria dispensava o licenciamento ambiental prévio para obras de restauração da malha viária federal em determinados casos. Todavia, primeiro o então Ministério de Transportes deveria elaborar levantamento da situação ambiental da rodovia e, em seguida, o DNIT e o Ibama deveriam celebrar termo de compromisso e ajustamento de conduta (PI 273/2004-

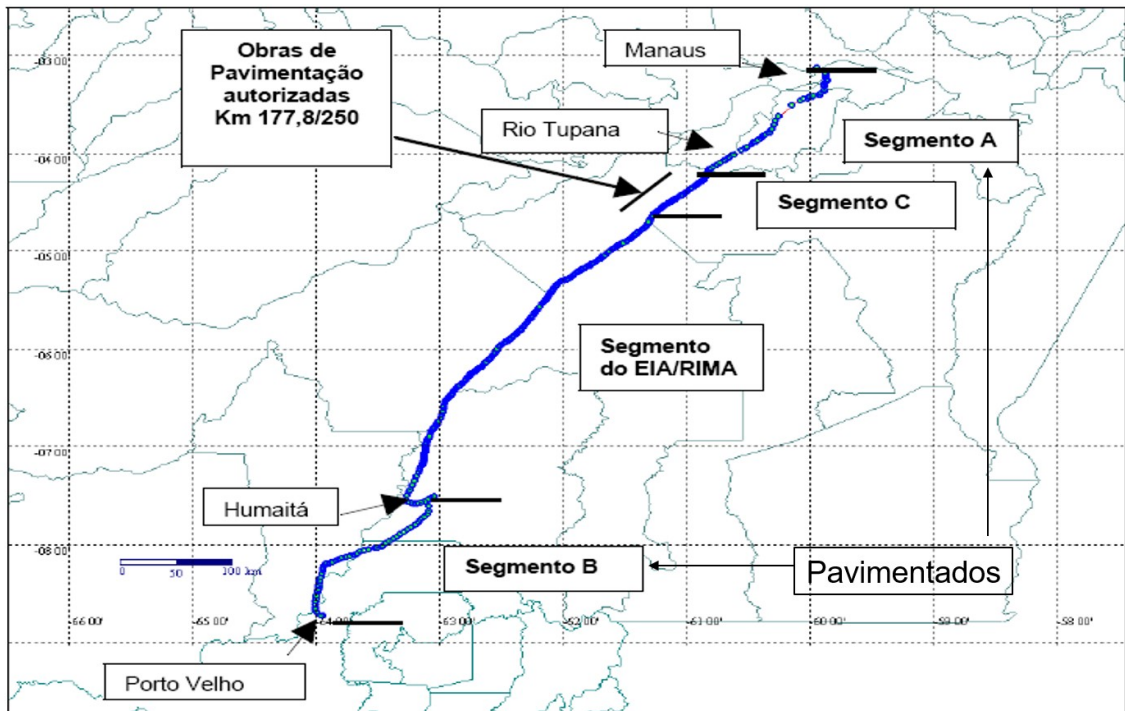
MT/MMA, art. 3º. Ocorre que as obras foram iniciadas sem que esses requisitos fossem cumpridos (peça 77, p. 35-61).

Motivado pelos desdobramentos das ações movidas pelo MPF, em agosto de 2005, o Ibama realizou vistoria ao longo de toda a BR-319/AM/RO, tendo concluído que, para o trecho entre os km 250 e 655,7, denominado trecho do meio, as obras que seriam realizadas não poderiam ser enquadradas como restauração, nos termos da Portaria Interministerial 273/2004, mas sim classificadas como ampliação da capacidade e pavimentação, devido ao elevado estado de deterioração ou ausência completa de qualquer cobertura asfáltica. Isso porque, apesar de ter sido implantada e pavimentada na década de 1970, o processo de intensa degradação sofrido levou à necessidade de praticamente reconstruir a estrada, por meio do alargamento da plataforma, implantação de acostamentos, reforço estrutural e replantação integral do pavimento asfáltico (peça 76, p.1; peça 77, p. 111).

Tendo em vista que o art. 8º da PI 273/2004-MT/MMA determina que as disposições estabelecidas no normativo não se aplicam às rodovias a serem construídas, pavimentadas ou objeto de ampliação de capacidade, a realização de obras no trecho do meio estaria sujeita ao rito ordinário do licenciamento ambiental, demandando a elaboração de termo de referência para realização de estudos ambientais (peça 77, p. 111).

Ainda em 2005, a Advocacia Geral da União (AGU) criou a câmara de conciliação e arbitramento entre DNIT e Ibama para solucionar o conflito de entendimentos quanto ao licenciamento ambiental da rodovia. Como resultado das tratativas da câmara de conciliação, em 22/6/2007, as duas autarquias firmaram Termo de Acordo e Compromisso (TAC) que autorizou a realização de obras de restauração no segmento A (km 0,0 a 177,8) e no segmento B (km 655,7 a 887,4) da rodovia, além da continuidade das obras de pavimentação/reconstrução no segmento C (km 177,8 a 250), instituindo a necessidade de o DNIT apresentar e executar diversos programas ambientais (Figura 1).

Por outro lado, o TAC estabeleceu a necessidade de rito ordinário do licenciamento ambiental, com prévia apresentação de Estudo de Impacto Ambiental e Relatório de Impacto Ambiental (EIA/RIMA) para o trecho do meio, entre os km 250 e 655,7 (peças 78 e 76, p. 6-14).

Figura 1 - Trechos da BR-319 definidos no TAC


Fonte: Ibama

Em setembro de 2008, o DNIT encaminhou o EIA/RIMA ao Ibama. Todavia, em novembro de 2008 o Ibama comunicou à aquela autarquia que os estudos apresentados não atendiam o termo de referência. Em dezembro do mesmo ano, o DNIT apresentou revisão do EIA/RIMA e, em fevereiro de 2009, encaminhou novas adequações (peça 47 p. 15).

Em junho de 2009, o Ibama concluiu pela não aceitação do EIA/RIMA, haja vista que, segundo o exame técnico realizado, o estudo não possuía as condições mínimas para ser analisado quanto à viabilidade ambiental (vide parecer técnico 78/2009, peça 76, p. 175).

Desde então, novos estudos ambientais vêm sendo realizados, porém, como será visto no capítulo 4, houve impasses quanto ao escopo dos estudos do componente indígena, o que atrasou o início da execução dos trabalhos.

Em paralelo, desde a celebração do TAC, o DNIT vem realizando obras de restauração na BR-319/AM/RO. Essas obras chegaram a ser embargadas pelo Ibama, que emitiu auto de infração no valor de R\$ 7.510.500,00, em desfavor do DNIT, devido a irregularidades na obra.

Em 2014, o Instituto de Proteção Ambiental do Amazonas (IPAAM) emitiu a Licença Ambiental Única 422/2014, que garantia ao DNIT, com a anuência do Ibama, autorização para realizar a manutenção do trecho do meio. Contudo, em 27/10/2015, a Justiça Federal acatou os pedidos do Ministério Público Federal no Amazonas (MPF-AM), em caráter liminar, e determinou a suspensão de quaisquer intervenções que estavam sendo realizadas no trecho do meio (peça 50, p. 25; peça 47, p. 18).

O Tribunal Regional Federal da 1ª Região (TRF1) suspendeu, em 20/11/2015, a liminar que embargou as obras na BR-319/AM/RO (peça 50, p. 25). Também em novembro, Ibama e DNIT assinaram termo aditivo ao TAC, estabelecendo os critérios, procedimentos e responsabilidades com fins a disciplinar os serviços de conservação e manutenção do trecho do meio (peça 79).

Em 25/2/2016, o DNIT encaminhou ao Ibama relatório técnico do detalhamento da execução dos serviços de manutenção/conservação do trecho do meio (peça 50, p. 25). Em 4/4/2016, o Ibama emitiu a Licença de Instalação 1111/2016 referente às atividades de manutenção/conservação na faixa de domínio da rodovia BR-319/AM no trecho compreendido entre o km 250 e 655,70 (peça 80).

É importante destacar que esses serviços não envolvem pavimentação do trecho do meio, mas apenas atividades de manutenção, como recomposição mecanizada de aterro, recomposição do revestimento primário, limpeza lateral, roçada, reforma de pontes de madeira e substituição de bueiros (peça 79). As obras de pavimentação desse trecho continuam pendentes de apresentação de EIA/RIMA e demais etapas do licenciamento ambiental.

De todo modo, os serviços já autorizados – asfaltamento dos trechos próximos às capitais e conservação e manutenção do trecho do meio – melhoraram as condições de tráfego da rodovia. Em 2018, pela primeira vez em 30 anos, a BR-319/AM/RO foi considerada trafegável durante o período de chuvas do inverno amazônico (CIEAM, 2018; Observatório BR-319, 2019), e hoje há linhas regulares de ônibus entre Manaus/AM e Porto Velho/RO.

Aponta-se que a principal dificuldade relacionada ao licenciamento ambiental do trecho do meio da BR-319/AM é a baixa presença do Poder Público na região, o que dificulta a adoção de medidas eficazes para coibir a prática de ilícitos ambientais que podem ocorrer com maior intensidade após a pavimentação da estrada, que conecta o arco do desmatamento a uma grande área de floresta bem preservada. Ao todo, a área de influência da rodovia equivale aos territórios da Alemanha e Holanda juntos, segundo estudo do Instituto de Conservação e Desenvolvimento Sustentável da Amazônia (Folha de S. Paulo, 2018).

De fato, a literatura especializada indica que na construção e pavimentação de estradas na Amazônia brasileira, o licenciamento ambiental é particularmente complexo, na medida em que elas são apontadas como um dos principais vetores de desmatamento na região (Laurance et al., 2002, apud Carlos e Meirelles, 2018). Estudos mostraram que até 95% de todo o desmatamento ocorre em uma distância de até 50 km ao longo de estradas oficiais, com impactos negativos como perda e degradação de habitat, aumento da frequência de incêndios, exploração ilegal de madeira, erosão, assoreamento de igarapés, poluição, atropelamentos de fauna, etc. (Nepstad et al., 2001, Laurance e Balmford, 2013, Barber et al., 2014, Laurance et al., 2009, Adeney et al., 2009, Seutloali e Beckedahl, 2015, apud Carlos e Meirelles, 2018). Além disso, a expansão rodoviária na Amazônia Legal é acompanhada de graves problemas fundiários que propiciam a ocupação desordenada, grilagem de terras, conflitos e expulsão de populações tradicionais (Fearnside e Graça, 2009, Nogueira et al., 2018, apud Carlos e Meirelles, 2018).

DEGRADAÇÃO DO TRECHO ENTRE OS KM 621,7 E 655,7

Passados 24 anos sem manutenção desde a inauguração, em 1973, da BR-319/AM/RO, o trecho do km 621,7 ao km 655,7 recebeu obras de pavimentação com recursos oriundos do Convênio 57/1997, firmado entre o município de Humaitá/AM e a Superintendência da Zona Franca de Manaus (Suframa). O valor total do convênio foi de R\$ 11.365.464,09, dos quais R\$ 10.000.000,00 representam a coparticipação financeira da Suframa, e R\$ 1.365.464,09 correspondem à contrapartida municipal. De acordo com o projeto da obra, os itens de pavimentação correspondiam a R\$ 6.912.525,16, e o restante era referente a itens como canteiro de obras, mobilização e desmobilização, e administração da obra (peça 68, p. 1-6).

Em 1999, o TCU autuou processo de representação (TC 007.330/1999-5), por meio do qual foram identificadas graves irregularidades na execução da obra, como: lançamento de camada de revestimento asfáltico novo por cima do revestimento asfáltico antigo (da década de 70), que se encontrava totalmente danificado, com fissuras e trincas, o que resultou na reflexão dos defeitos

existentes do pavimento antigo sobre o novo; e execução do revestimento do pavimento em Areia Asfalto Usinado a Quente (AAUQ) em vez de Concreto Betuminoso Usinado a Quente (CBUQ), em desacordo com o projeto da obra (peça 68, p. 1-6).

Essas irregularidades foram ratificadas no Parecer Técnico do 5º Batalhão de Engenharia de Construção do Exército Brasileiro, com a seguinte conclusão (peça 69, p. 1-15):

a) A camada superior do revestimento asfáltico é em Areia Asfalto Usinado a Quente com a espessura média de 3,51 cm;

b) Os serviços de base e sub-base não foram executados conforme o projeto básico; e

c) De acordo a apresentação atual do revestimento conclui-se que foi realizado o serviço de revestimento asfáltico em AAUQ sobre a camada anterior de asfalto nos pontos onde esta não estava totalmente danificada, apresentando mais de uma camada, e de recuperação da base e revestimento em AAUQ nos pontos onde o revestimento estava muito deteriorado, apresentando uma só camada de revestimento.

Em função das irregularidades detectadas, a então Secex/AM impugnou o total de R\$ 4.132.845,63 referentes a serviços pagos, porém não executados ou executados de forma parcial. Ou seja, 65% dos valores pagos referentes aos itens de pavimentação da obra foram considerados irregulares, referentes a serviços não executados ou executados em desacordo com o projeto da obra. Desse modo, o Acórdão 3421/2010-TCU-Plenário (relator Min. Marcos Bemquerer) julgou irregulares as contas dos responsáveis, condenando-os solidariamente ao ressarcimento dos valores impugnados e aplicando-lhes individualmente multa no valor de R\$ 100 mil.

O segmento de 34 km a que se refere o item “a” da solicitação do Congresso Nacional em análise – km 621,7 ao km 655,7 – faz parte do chamado trecho do meio da BR-319/AM, entre os km 250 e 655,7. Como visto no capítulo 2, o TAC celebrado entre DNIT e Ibama em 2007 exige, para o trecho do meio, rito ordinário de licenciamento ambiental, com apresentação e análise de EIA/RIMA. Desse modo, nenhuma obra de manutenção estava autorizada para o trecho. Essa situação mudou apenas em 2015, com a celebração de aditivo ao TAC.

Em resposta aos ofícios de requisição que questionaram a razão de o TAC não autorizar obras de manutenção/restauração para esse segmento de 34 km que fora pavimentado no âmbito do Convênio 57/1997, e que se encontrava em melhores condições do que o restante do trecho do meio, o DNIT e o Ibama apresentaram respostas pouco conclusivas.

O DNIT fez referência às discussões no âmbito da câmara de conciliação da AGU à época da celebração do TAC e informou que a razão de o trecho não ter sido contemplado no TAC com autorização para restauração do pavimento “possivelmente se deu por critérios estabelecidos pelo Ibama” (peça 46). Já o Ibama limitou-se a encaminhar documentos que trazem o histórico das deliberações que subsidiaram o TAC (peça 47).

É importante observar que, inicialmente, quando da realização de vistoria em 2005, o Ibama chegou a registrar que esse segmento de 34 km seria passível de inclusão entre aqueles enquadráveis como restauração, nos termos da Portaria Interministerial 273/2004-MT/MMA. Portanto, poderia ser objeto de obras de restauração sem a obrigatoriedade de apresentação prévia de EIA/RIMA, desde que o DNIT apresentasse levantamento da situação ambiental do trecho, contendo os conteúdos mínimos exigidos na portaria (peça 72, p. 333, 335 e 343). Todavia, não há nos autos evidências de que o DNIT tenha apresentado o levantamento ambiental exigido. Por outro lado, as atas de reunião da câmara de conciliação entre Ibama e DNIT trazem as discussões que subsidiaram a definição dos trechos da rodovia que estariam sujeitos ao rito ordinário do licenciamento ambiental, e a celebração do TAC demonstra a construção de consenso entre as autarquias a respeito desse ponto (peça 70, p. 371-375).

De todo modo, em novembro de 2015, Ibama e DNIT assinam termo aditivo ao TAC, estabelecendo os critérios, procedimentos e responsabilidades com a finalidade de disciplinar os serviços de conservação e manutenção do trecho do meio (peça 79). Assim, foi possível ao Ibama emitir a Licença de Instalação 1.111/2016, autorizando a realização desses serviços em todo o trecho do meio, em atendimento a solicitação do DNIT no sentido de garantir a trafegabilidade e o acesso dos moradores da Vila de Realidade/AM à saúde, educação e escoamento de produção familiar (peça 80).

Atualmente, a manutenção no segmento entre os km 589,4 e 655,7 é executada pela Construtora Meirelles Mascarenhas Ltda. – CMM (Contrato SR-00226/2019-00, 50601.001890/2018-11). Os serviços autorizados não envolvem pavimentação, mas apenas atividades como recomposição mecanizada de aterro, recomposição do revestimento primário, limpeza lateral, roçada, reforma de pontes de madeira e substituição de bueiros (peça 73, p. 1-9). Ainda assim, as obras são capazes de garantir que o trecho seja trafegável.

Em visita in loco, realizada pela equipe de auditoria em 26/9/2019, verificou-se que o estado do pavimento entre os km 621,7 e 655,7, no geral, é ruim, apresentando difícil trafegabilidade e desconforto (a peça 74 apresenta registro fotográfico de alguns pontos pelos quais se transitou). De fato, como não estão autorizadas obras de pavimentação, os serviços realizados visam apenas garantir a trafegabilidade do trecho.

Verifica-se, portanto, que o trecho em análise, devido à falta de manutenção e conservação, sofreu intenso processo de degradação durante 24 anos, desde a inauguração da rodovia em 1973. As novas obras de pavimentação, entre 1997 e 1999, foram executadas em desacordo com o projeto de engenharia, com graves irregularidades, que ocasionaram novo processo de degradação.

Como já descrito, foi executado um revestimento em AAUQ em detrimento do CBUQ, bem como serviços de base e sub-base, em desconformidade com o projeto básico da obra.

Desse modo, a degradação do segmento entre os km 621,7 e 655,7 não decorre de o TAC não haver inicialmente autorizado as obras de manutenção, mas sim das irregularidades encontradas nas obras de pavimentação realizada com recursos do Convênio 57/1997. Quando da assinatura do TAC, em 2007, o segmento já apresentava graves problemas, que não poderiam ser solucionados apenas com serviços de manutenção, tendo em vista que o referido trecho necessitava de uma reconstrução.

Ante o exposto, com relação ao item “a” do Requerimento 36/2018 da Comissão de Serviços de Infraestrutura do Senado Federal (peça 75), que solicita a este Tribunal o exame dos procedimentos de licenciamento ambiental das obras da BR-319/AM para apuração da “degradação do pavimento no trecho entre o km 621,7 e o km 655,70, cuja manutenção não está permitida no Termo de Acordo e Compromisso assinado em 2007”, propõe-se informar à referida Comissão que:

- a) a obra de pavimentação do trecho entre os km 621,7 e 655,70 da BR-319/AM, executada pelo município de Humaitá/AM com recursos do Convênio 57/1997, celebrado com a Superintendência da Zona Franca de Manaus (Suframa), foi objeto de representação no TCU (TC 007.330/1999-5), que identificou graves irregularidades, referentes a serviços não executados ou executados em desacordo com o projeto de engenharia;*
- b) quando da assinatura do TAC, em 2007, o segmento já apresentava graves problemas, que não poderiam ser solucionados com serviços de manutenção, mas apenas com a reconstrução do trecho; e*
- c) atualmente, a manutenção do trecho está autorizada por meio da Licença de Instalação 1.111/2016, e vem sendo executada pela Construtora Meirelles Mascarenhas Ltda. –*

CMM por meio de atividades que, sem envolver serviços de pavimentação, procuram garantir a trafegabilidade do segmento.

UTILIDADE DOS ESTUDOS E PROGRAMAS AMBIENTAIS CONTRATADOS

Em 22/8/2008, a Portaria 295/2008 do Ministério do Meio Ambiente instituiu o Grupo de Trabalho GT-BR-319 com a finalidade de elaborar proposta sobre as diretrizes e acompanhar o processo de licenciamento ambiental da rodovia BR-319/AM/RO. O GT tinha a incumbência de definir, planejar e apresentar medidas preventivas a serem adotadas em relação aos impactos derivados do empreendimento, de forma a impedir o desmatamento e a descaracterização do bioma amazônico ao longo da estrada (peça 82, p. 2).

De acordo com o relatório final do grupo (peça 82), a abertura e a pavimentação de rodovias na Amazônia têm conduzido a um cenário de degradação dos recursos ambientais regionais, muitas vezes associado à ocupação ilegal de terras e pressão social sobre populações tradicionais. Tendo em vista que as áreas protegidas, notadamente as unidades de conservação (UCs), são consideradas uma das mais efetivas maneiras de evitar o desmatamento oriundo da ocupação desordenada na Região Amazônica, o GT elaborou plano de proteção e implementação das UCs ao longo da rodovia (peça 83, p. 58-90), aprovado na reunião de encerramento do grupo.

Ademais, por entender que o conjunto de medidas a serem adotadas em relação aos impactos derivados do empreendimento extrapola as possibilidades de atuação das instituições governamentais isoladamente, o grupo de trabalho apontou dez recomendações, consideradas como pré-condições na execução de políticas de desenvolvimento da região, a serem implementadas até a emissão da licença prévia (LP) ou de instalação (LI) para o empreendimento (peça 82):

1) disponibilização prévia de recursos conforme apresentado no Plano de Proteção e Implementação das Unidades de Conservação da BR-319 (até a LP);

2) implantação imediata de ações interinstitucionais de proteção e vigilância para a área de influência da BR-319, visando impedir o desmatamento e a descaracterização da área (até a LP);

3) execução imediata de ações visando à demarcação e sinalização das unidades de conservação e projetos de assentamentos rurais (até a LI);

4) elaboração e execução de um plano de desenvolvimento e regularização fundiária pelo Incra para as áreas ao longo da BR-319 (até a LP);

5) elaboração e execução, pelos órgãos ambientais estaduais, de um plano de regularização ambiental das propriedades particulares identificadas, assim como dos projetos de assentamento rurais (até a LP);

6) levantamento, organização e disponibilização de informações geográficas relacionadas aos órgãos públicos com ações de desenvolvimento previstas ao longo do eixo da BR-319, visando a compatibilização de atividades (elaboração até a LP; implementação até licença de operação);

7) garantia, no processo de licenciamento ambiental, da manutenção de conectividade das áreas naturais relevantes com as UCs e áreas de preservação permanentes definidas no Código Florestal, além de outras áreas definidas em estudos específicos, através do estabelecimento de modelos de engenharia apropriados (até a LP);

8) criação de vagas, autorização de concursos e alocação de recursos nas instituições responsáveis pela gestão das áreas sob influência da BR-319, tais como Ibama, ICMBio, Incra, Funai, órgãos de meio ambiente estaduais, institutos de terras estaduais e Serviço Florestal (até a LI);

9) *formulação e implementação de programas estratégicos com vistas ao desenvolvimento social e econômico da região, tais como ecoturismo e agro-extrativismo (até a LI);*

10) *formação de um comitê gestor para planejar, acompanhar e monitorar a implementação dessa e outras ações previstas para a região (até a LP).*

O plano de proteção e implementação das unidades de conservação da BR-319/AM/RO (peça 83, p. 58-90) detalha as atividades necessárias para a adequada implantação das UCs federais e estaduais na área de influência da rodovia. Segundo o documento, as UCs precisariam de plano de manejo, conselho gestor, diagnóstico para regularização fundiária, construção de infraestrutura e sistemas de monitoramento remoto e terrestres, além de servidores lotados em quantidade compatível com as necessidades de pessoal.

Além disso, seria necessário realizar a estruturação inicial da Coordenação Regional do ICMBio em Manaus e construir nove postos de fiscalização ambiental integrada – seis terrestres e três fluviais.

Nesse contexto, desde 2010, o DNIT celebrou doze contratos, convênios e termos de cooperação com entes públicos e privados, com objetos diversos, tais como: demarcação de UCs; implementação e proteção de UCs federais e estaduais; execução de programas ambientais; elaboração de projeto de engenharia para os portais de fiscalização; e elaboração e complementação de estudos de impacto ambiental.

Até 25/9/2019, o DNIT já desembolsou R\$ 113.885.742,18 com esses instrumentos (Tabela 1). A equipe de auditoria analisou os processos de sete dos doze ajustes celebrados pelo DNIT, que juntos representam mais de 90% dos gastos incorridos.

O Apêndice 1 apresenta um resumo dos processos examinados, e o detalhamento das análises realizadas se encontra às peças 98 a 104.

É importante registrar que os recursos repassados até o momento pelo DNIT não foram dirigidos apenas para a realização de estudos de impacto ambiental (EIA/RIMA) para fins de licenciamento. Ao contrário, a maior parte desses recursos foi destinada às medidas deliberadas pelo Grupo de Trabalho GT-BR-319 (Tabela 1).

Tabela 1 - Valores repassados pelo DNIT para estudos e programas ambientais na BR 319/AM/RO (até 25/9/2019)

Instituição	Ajuste	Objeto	Valor do Ajuste (R\$)	Valor Repassado⁽¹⁾ (R\$)
ICMBio	Termo de Cooperação 915/2010	Implementação e proteção das UCs Federais da BR-319.	33.488.161,00	31.195.670,11
DCT/Exército	Termo de Cooperação S/N	Demarcação das UC's Federais e Estaduais.	29.110.000,00	29.083.655,44
DEC/Exército	Termo de Cooperação 339/2010	Programa de Monitoramento e Controle de Faixa de Domínio da BR-319 (Segmento A, B e C).	15.993.708,92	15.993.708,92
COPPETEC	Contrato 139/2009	Execução de Programas Ambientais e gerenciamento técnico de processo de licenciamento ambiental	12.657.337,57	12.657.337,57
CEUC/SDS	Termo de Compromisso 219/2009	Implementação de 9 UCs estaduais do Amazonas localizadas na área de influência da BR-319	9.958.550,00	9.958.550,00
ENGESPRO	Contrato SR 213/2013	Complementação do EIA/RIMA	10.001.001,03	4.875.087,93

DEC/Exército	Plano de Trabalho 30.001.07.01.77.01	Programas ambientais dos segmentos A, B e C da BR-319	2.759.700,00	2.759.700,00
DEC/Exército	Plano de Trabalho 30.001.07.01.97.01	Elaboração de estudos para subsidiar a autorização para supressão da vegetação e obtenção das licenças de instalação para implantação e substituição de pontes	2.759.700,00	2.759.700,00
FUA I	Portaria 683	Elaboração do EIA/RIMA e PBA	2.023.306,00	2.023.306,00
DEC/Exército	Termo de Cooperação 453/2010	Elaboração de projeto de engenharia para os portais de fiscalização.	1.497.379,66	1.497.379,66
FUA II	Portaria 1922	Adequações do EIA/RIMA	1.081.646,55	1.081.646,55
Consórcio Etnias	Contrato SR 213/2013	Estudos do Componente Indígena	2.117.293,74	112.460,03
TOTAL			121.330.490,73	113.885.742,18

Fonte: elaboração própria, baseado nos dados DNIT (peças 51, 54-56, 58-61, 62-63, 65-66, 73, 90-93, 94-97).

(1) O ICMBio e o Departamento de Ciência e Tecnologia (DCT) do Exército restituíram ao DNIT parte dos recursos recebidos. Para mais informações, veja Apêndice I.

Como registra a proposta de deliberação que fundamentou o Acórdão 275/2010-TCU-Plenário (relator Min. André de Carvalho), “as denominadas pré-condicionantes [definidas pelo GT-BR-319] não são impeditivas do licenciamento ambiental, nos termos da Lei 6.938, de 31 de agosto de 1981, e da Resolução Conama 237, de 19 de dezembro de 1997”. Contudo, isso não significa que essas medidas sejam desnecessárias. Ao contrário, elas fazem parte de uma estratégia de fortalecimento da presença do Estado na região, negociada entre instituições federais e estaduais para evitar a repetição da degradação ambiental que frequentemente ocorre após a pavimentação de rodovias na Amazônia. Como destacou o representante do Ibama na fiscalização que subsidiou o mencionado acórdão:

as referidas pré-condicionantes não são partes integrantes do procedimento de licenciamento ambiental, mas sim, um conjunto de ações orientadoras de políticas públicas para a região de influência da rodovia BR-319, entendidas como necessárias para assegurar a sustentabilidade ambiental do empreendimento num contexto de macrovisão (TC 015.334/2009-5, fls. 539/540, Anexo 1, Vol. 2).

Ou seja, 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/indeferimento das licenças – pode correr independentemente da execução das medidas deliberadas pelo GT.

Contudo, como registra a Nota Técnica 16/2018/COTRA/CGLIN/DILIC, no licenciamento ambiental de empreendimentos de grande porte, como é o caso do trecho do meio da BR-319/AM, além dos impactos diretos da obra de engenharia, são avaliados de forma sinérgica todos os impactos socioambientais que o empreendimento pode levar à região (peça 47, p. 10). Nesse sentido, a critério da autoridade licenciadora, a presença do Poder Público na região e sua efetiva capacidade de coibir ilícitos ambientais associados à ocupação irregular da área, incentivada pela pavimentação da rodovia, podem ser consideradas fatores essenciais para o ateste da viabilidade ambiental do empreendimento.

Cumprir destacar que foi instituído Comitê Gestor Interministerial da BR-319/AM/RO com o objetivo de planejar, acompanhar e monitorar a implementação das medidas preventivas propostas pelo GT (Portaria Interministerial MT/MMA/MJ/MDA/MP 1 de 19/03/2009). Como visto, essas medidas contemplam a implementação de unidades de conservação e ações de fortalecimento das

instituições governamentais que atuam na região com a finalidade de impedir o desmatamento e a descaracterização do bioma amazônico ao longo da estrada.

Ocorre que o Comitê – que era composto pelos Ministérios dos Transportes (MT), do Meio Ambiente (MMA), da Justiça (MJ) e do Desenvolvimento Agrário (MDA), além do DNIT, Ibama, ICMBio, INCRA, Departamento de Polícia Federal, Departamento de Polícia Rodoviária Federal e secretarias do então Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão – teve sua última reunião em 25/2/2011 e foi extinto em atendimento ao Decreto 9759/2019, que estabelece diretrizes, regras e limitações para colegiados da administração pública federal (peça 50, p. 53).

Entre 2009 e 2011, o Comitê realizou quatorze reuniões de acompanhamento da implementação das medidas preventivas pactuadas (peça 84). De acordo com a avaliação do Comitê realizada em 28/1/2011, a maior parte das medidas que deveriam ser implementadas até a emissão da licença prévia já haviam sido equacionadas (peça 85). Por equacionadas, entendem-se as medidas já iniciadas, como por exemplo, a celebração de convênios ou termos de cooperação e o repasse de recursos. Ou seja, a análise considerou apenas as etapas iniciais dos ajustes, sem que tenha havido avaliação de cumprimento de objeto ou de efetividade da ação.

Já 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 em janeiro de 2011 (peça 85).

Assim, a última avaliação realizada pelo Comitê ocorreu há mais de oito anos, enquanto a maioria das ações ainda se encontrava em estágio inicial, sem ter apresentado opinião conclusiva quanto à suficiência das ações implementadas para alcance dos objetivos pretendidos pelo GT.

Como visto no Apêndice 1, com exceção dos estudos de impacto ambiental e do componente indígena, os objetos dos ajustes celebrados pelo DNIT foram integralmente executados ou estão em fase final, como aqueles pendentes de prestação de contas final. Contudo, entre as medidas preventivas propostas pelo GT, há aquelas que extrapolam as possibilidades de atuação dos órgãos e entidades governamentais individualmente.

Chama atenção, por exemplo, a medida “2”, que trata da implantação de ações interinstitucionais de proteção e vigilância para a área de influência da rodovia. De acordo com o quadro de situação após a 13ª reunião do Comitê (peça 85), foi formado, em outubro de 2009, grupo permanente de fiscalização, que contemplava reuniões mensais para planejamento de ações integradas de fiscalização, com o objetivo de otimizar recursos humanos logísticos e financeiros, envolvendo ICMBio, Ibama, Polícia Federal e Polícia Rodoviária Federal, além dos órgãos estaduais de meio ambiente e polícias ambientais do Amazonas e Rondônia. Porém, os gestores da Coordenação-Geral do ICMBio em Porto Velho/RO informaram à equipe de auditoria que não têm conhecimento da existência desse grupo permanente de fiscalização e que não têm ocorrido ações integradas de fiscalização.

Ainda com relação à medida “2”, foi celebrado convênio entre o DNIT e o Exército para elaboração do projeto de nove postos de fiscalização integrados. Como visto no Apêndice 1, os projetos dos postos de fiscalização foram entregues, porém nenhum deles foi construído.

Há também ações de fortalecimento institucional, a exemplo da medida “8”, que aponta a necessidade de criação de vagas, autorização de concursos e alocação de recursos nas instituições responsáveis pela gestão das áreas sob influência da rodovia. Nesse sentido, o plano de proteção e implementação das unidades de conservação da BR-319/AM/RO (peça 83, p. 58-90) estima investimentos necessários e custos institucionais que deveriam ser assumidos pelo governo federal e pelos governos dos estados do Amazonas e de Rondônia ao longo de vinte anos para que as ações previstas no plano sejam executadas a contento (peça 83, p. 90). Todavia, não há evidência de que

esses investimentos estejam sendo realizados. De fato, as instituições que atuam na região enfrentam atualmente carência de recursos humanos e materiais, como será visto adiante.

Ou seja, a despeito da execução dos ajustes celebrados pelo DNIT, parte das medidas deliberadas pelo GT pode não ter sido implementada, e, com a extinção do Comitê, nenhuma instância do governo federal acompanha o cumprimento do planejamento realizado.

Cumprir destacar, ainda, a atuação do Ministério Público Federal no Amazonas (MPF-AM) nas questões relacionadas à rodovia durante os últimos anos. Em julho de 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 (peça 86). O fórum conta com a participação de representantes do governo e da sociedade civil, tendo se consolidado como um espaço de diálogo entre os atores envolvidos no processo (peça 87, p. 37).

Em janeiro de 2018, o MPF-AM 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/AM/RO, após a pavimentação da rodovia. O relatório parcial conclusivo do fórum consolida as respostas recebidas (peça 87, p. 33-35):

Tabela 2 - Necessidade de Recursos Humanos e Materiais de instituições governamentais na Área de Influência da BR 319/AM/RO

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 com a AM-364 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 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 Civil/AM	Informou, para cada município atravessado pela rodovia, as respectivas necessidades de lotação de pessoal (investigadores e escrivães), bem como os equipamentos (veículos, computadores e rádios) a serem adquiridos
Polícia Militar/AM	O policiamento ostensivo e ambiental a ser desenvolvido no local requer a incorporação de um pelotão com 40 policiais militares ao 4º Batalhão, bem como a construção de dois postos policiais nos limites da área de atuação (um no km 29, antes do entroncamento com a BR-230, e outro na comunidade Igapó-Açu). Também listou os equipamentos a serem adquiridos.
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 provimento de 1.600 vagas, sem resposta do então Ministério do Planejamento.
ICMBio	Listou os itens necessários para equipar 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 em 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 no Careiro, outra no Igapó-Açu); iii) realizar ações contínuas de vigilância e proteção na área de influência da rodovia, o que exige a presença de mais fiscais, gestores de UC's e policiais militares, além da disponibilização de veículos, embarcações e horas de sobrevoos.

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

Portanto, as instituições ambientais e de segurança pública que têm jurisdição na área ainda carecem de investimentos para que possam assegurar a governança da região após a pavimentação da BR-319/AM.

Além das manifestações consolidadas na Tabela 2, destaca-se o impasse decorrente da condicionante 2.5, da Licença de Instalação (LI) 1.111/2016, que autoriza a execução de atividades de manutenção e conservação do trecho, que até o momento impede a implantação de dois postos de monitoramento e segurança nas extremidades do trecho do meio, como forma de ampliar a fiscalização ambiental na rodovia (peça 88, p. 40):

“2.5 Instalar, em até 12 meses, dois postos de monitoramento/segurança no início e no fim do trecho, de forma a se implementar/ampliar a fiscalização do local”.

De acordo com entrevistas com gestores do ICMBio e com despacho da Coordenação-Geral de Licenciamento Ambiental de Empreendimentos Fluviais e Pontuais Terrestre do Ibama, essa é uma importante medida para a fiscalização da rodovia, com o objetivo de promover a proteção ambiental e inibir ocupações desordenadas. Ocorre que não houve acordo, entre as instituições que atuam na área, sobre qual delas ocuparia os postos e seria responsável por sua manutenção. Diante da impossibilidade de o Ibama atribuir obrigações a terceiros não envolvidos no processo de licenciamento ambiental, a autarquia retificou a LI excluindo a condicionante (peça 88, p. 42-43). Chegou-se a cogitar a possibilidade de a Secretaria Estadual de Meio Ambiente do Amazonas (SEMA/AM) ou a Prefeitura do município de Careiro/AM ocuparem um desses postos de fiscalização, porém sem sucesso. Desse modo, os postos não serão construídos enquanto o impasse não for solucionado (peça 87, p. 11-12).

Ainda com respeito à baixa presença do Poder Público na região, cumpre lembrar fato ocorrido em 2017, quando homens armados, em retaliação a operação do Ibama e ICMBio contra o garimpo ilegal no rio Madeira, invadiram e atearam fogo aos escritórios dessas autarquias em Humaitá/AM (G1, 2017; Folha de S. Paulo, 2017). Os servidores públicos foram ameaçados e precisaram fugir para se abrigar no quartel do Exército.

Além disso, desde então, os dois institutos não contam mais com escritórios na cidade. Humaitá encontra-se no entroncamento entre a BR-319/AM e a BR-230/AM, exatamente onde finaliza o trecho do meio. Os analistas e técnicos ambientais, então lotados naqueles escritórios, eram responsáveis pela fiscalização ambiental e pela gestão da maior parte das unidades de conservação federais da região. Hoje, a sede das operações está distribuída entre Porto Velho/RO e Manaus/AM, mais distantes do trecho do meio, o que representa maior complexidade logística e menor efetividade das operações.

Por fim, em razão da similaridade dos casos, é interessante observar como se deu a pavimentação da rodovia BR-163 no trecho entre Cuiabá/MT e Santarém/PA. No âmbito do Plano Amazônia Sustentável (PAS), o governo federal lançou, em junho de 2006, o Plano BR-163 Sustentável, que contemplava a criação de unidades de conservação, ações de ordenamento do território, infraestrutura, fomento a atividades econômicas sustentáveis, melhoria dos serviços públicos e outras ações voltadas à inclusão social e fortalecimento da cidadania. Houve também a criação de um comitê gestor interministerial com o objetivo de aprovar o plano e supervisionar a sua implementação (peça 89). Porém, de acordo com gestores do Ibama entrevistados, apesar do bom planejamento realizado inicialmente, não houve continuidade na implementação das ações previstas, e já se verifica o aumento do desmatamento na região.

Também no caso da BR-319/AM/RO, foi realizado um grande esforço de planejamento que culminou na proposta de uma série de medidas preventivas para evitar ou minimizar a ocorrência de impactos socioambientais decorrentes do empreendimento. Porém, não tem havido continuidade no monitoramento das ações previstas e avaliação de sua efetividade. Em especial, sem o

fortalecimento das instituições governamentais que atuam na região, não será possível conter o aumento da pressão ambiental esperado com a pavimentação do trecho do meio. Ressalta-se que, atualmente, com a melhoria das condições de tráfego da rodovia graças ao asfaltamento das extremidades próximas às capitais e às obras de conservação do trecho do meio, já se verifica o aumento do desmatamento na região, conforme reportado durante a auditoria.

Servidores do ICMBio, membros de conselhos gestores de unidades de conservação e moradores da área relataram à equipe de auditoria que é comum a extração ilegal de madeira, frequentemente transportada pela BR-319/AM em caminhões “toreiros” durante a noite para evitar a fiscalização. De fato, sem os postos de monitoramento e segurança no trecho do meio, esses caminhões trafegam livremente.

Os madeireiros têm acesso à floresta por meio de ramais abertos a partir da estrada. Estudo do Instituto de Conservação e Desenvolvimento Sustentável da Amazônia (IDESAM) mapeou 486 km de ramais partindo do trecho do meio, dos quais 63% estão concentrados no perímetro da Vila de Realidade/AM (Carlos e Meirelles, 2018). Os autores do estudo reforçam que a área de pressão pode ser bem mais extensa, na medida em que frequentemente a rede de ramais visíveis em imagens de satélite é complementada por ramais construídos e mantidos de maneira a evitar a visualização por satélite, mantendo-se intactas as copas das árvores do entorno.

Na mesma linha, a Nota Técnica 16/2018/COTRA/CGLIN/DILIC (peça 47, p. 3-11) apresenta, inclusive com imagens de satélite, evidências de ocupação de terras e desmatamento na região da Vila Realidade. Em oito anos, a Vila, que começou como um projeto de assentamento de desenvolvimento sustentável do Incra, teve sua população multiplicada por dez. De projeto sustentável, transformou-se em polo rodeado por grandes madeiras. A nota técnica cita a degradação ambiental que vem ocorrendo na região devido à facilitação do acesso e escoamento da produção e à carência no controle e fiscalização rodoviária. O documento cita, ainda, relatório de fiscalização que constatou atuação ilegal de indústria madeireira da região.

Como visto, a BR-319/AM/RO conecta o arco do desmatamento a uma grande área de floresta bem preservada. Para evitar a repetição do cenário de ocupação desordenada, grilagem de terras, desmatamento, queimadas, conflitos e expulsão de populações tradicionais, o Governo Federal, em parceria com os governos dos estados do Amazonas e de Rondônia, planejou uma série de medidas preventivas.

Nesse sentido, coube ao DNIT celebrar ajustes com diferentes órgãos e entidades para implementar estudos e programas ambientais alinhados com a estratégia desenhada pelo grupo de trabalho da BR-319. Trata-se de medidas importantes para fortalecer a presença do Poder Público na região.

Apesar de a maior parte dos instrumentos celebrados pelo DNIT já ter sido executada, ainda há desafios para garantir a governança ambiental da área de influência da rodovia. Em especial, é importante que haja monitoramento das medidas preventivas planejadas e fortalecimento das instituições governamentais responsáveis por coibir a prática de ilícitos ambientais, com a disponibilização dos recursos e estrutura necessários para tanto.

Ante o exposto, com relação ao item “b” do Requerimento 36/2018 da Comissão de Serviços de Infraestrutura do Senado Federal (peça 75), que solicita a este Tribunal o exame dos procedimentos de licenciamento ambiental das obras da BR-319/AM para apuração da “inutilidade dos estudos ambientais produzidos pelos contratados pelo DNIT para atendimento às exigências do licenciamento ambiental do empreendimento, que consumiram até o momento R\$ 111 milhões”, propõe-se informar à referida Comissão que:

- a) a maior parte dos recursos repassados até o momento pelo DNIT não foi destinada à realização de estudos de impacto ambiental, mas sim ao atendimento das medidas*

deliberadas pelo Grupo de Trabalho da BR-319, composto por órgãos e entidades federais e estaduais (Tabela 1). Essas medidas têm o objetivo de impedir o desmatamento e a descaracterização do bioma amazônico ao longo da estrada. Desse modo, não se constatou a celebração de instrumentos desnecessários ou inservíveis. Assim, não há que se falar em “inutilidade dos estudos ambientais”.

- b) esse conjunto de ações é de grande importância para fortalecer a presença do Estado na região e assegurar a sustentabilidade ambiental do empreendimento. Ressalta-se que, a critério da autoridade licenciadora, a presença do Poder Público na região e sua efetiva capacidade de coibir ilícitos ambientais podem ser consideradas fatores essenciais para o ateste da viabilidade ambiental do empreendimento.*

Propõe-se ainda, informar 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 1, de 19/3/2009, e extinto pelo Decreto 9759/2019, ter realizado sua última reunião em 25/2/2011, 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/AM/RO para que possam assegurar a governança da região, de acordo com levantamento realizado pelo Ministério Público Federal no Amazonas (peça 87, p. 33-35);*
- c) o impasse em relação à instituição governamental que deve ocupar os dois postos de monitoramento e segurança nas extremidades do trecho do meio da rodovia BR-319/AM/RO, previstos inicialmente como condicionante na Licença de Instalação 1.111/2016, o que vem impedindo a construção desses postos, considerados fundamentais para a fiscalização ambiental da região.*

CONCLUSÃO

Por meio do Requerimento 36/2018 (peça 75), a Comissão de Serviços de Infraestrutura do Senado Federal solicitou a este Tribunal o exame dos procedimentos de licenciamento ambiental das obras da BR-319/AM com relação aos seguintes aspectos:

- a) degradação do pavimento no trecho entre o km 621,7 e o km 655,70, cuja manutenção não está permitida no Termo de Acordo e Compromisso assinado em 2007.*
- b) inutilidade dos estudos ambientais produzidos pelos contratados pelo DNIT para atendimento às exigências do licenciamento ambiental do empreendimento, que consumiram até o momento R\$ 111 milhões.*

Quanto ao item “a”, verificou-se que o segmento do km 621,7 ao km 655,7 foi objeto de obra de pavimentação entre os anos 1997 e 1998, com recursos do Convênio 57/1997, celebrado entre o município de Humaitá/AM e a Superintendência da Zona Franca de Manaus (Suframa). Contudo, em razão de irregularidades na execução da obra, o trecho sofreu processo de degradação, apresentando fissuras e trincas menos de dois anos após sua conclusão.

O TCU autuou representação (TC 007.330/1999-5) para apurar os fatos, tendo identificado irregularidades graves referentes a serviços executados em desacordo com o projeto da obra: lançamento de camada de revestimento asfáltico novo por cima do revestimento asfáltico antigo (da década de 70), que se encontrava totalmente danificado, com fissuras e trincas, o que resultou na reflexão dos defeitos existentes do pavimento antigo sobre o novo; e execução do revestimento do pavimento em Areia Asfalto Usinado a Quente (AAUQ) em vez de Concreto Betuminoso Usinado a Quente (CBUQ).

O Acórdão 3421/2010-TCU-Plenário condenou os responsáveis solidariamente ao ressarcimento dos danos ao Erário (R\$ 4.132.845,63, atualizados monetariamente e acrescidos de juros de mora), além de aplicar-lhes individualmente multa de R\$ 100 mil.

Quando da celebração do termo de acordo e compromisso (TAC) entre Ibama e DNIT, em 22/6/2007, que estabeleceu a exigência de rito ordinário de licenciamento ambiental para o chamado trecho do meio da rodovia, entre os km 250 e 655,7, o segmento pavimentado com recursos do Convênio 57/1997 já estava bastante degradado em razão das irregularidades na execução da obra e da ausência de manutenção.

Contudo, aditivo ao TAC, celebrado em 2015, autorizou a realização de serviços de conservação em todo o trecho do meio. Assim, desde a emissão da Licença de Instalação 1.111/2016, o segmento vem recebendo manutenção, garantindo a trafegabilidade da rodovia.

Com relação ao item “b” do Requerimento 36/2018, constatou-se que a maior parte dos recursos repassados até o momento pelo DNIT não foi destinada à realização de estudos de impacto ambiental, mas sim ao atendimento das medidas deliberadas pelo Grupo de Trabalho GT-BR-319, composto por representantes do Governo Federal e do governo do estado do Amazonas (Tabela 1). Essas medidas têm o objetivo de impedir o desmatamento e a descaracterização do bioma amazônico ao longo da estrada.

A BR-319/AM/RO conecta o arco do desmatamento a uma grande área de floresta bem preservada. As medidas preventivas planejadas pelo GT-BR-319 procuram evitar a repetição do cenário de ocupação desordenada, grilagem de terras, desmatamento, queimadas, conflitos e expulsão de populações tradicionais frequentemente verificado na abertura e pavimentação de estradas na região amazônica. Trata-se, portanto, de medidas importantes para fortalecer a presença do Poder Público na região. Desse modo, não se constatou a celebração de instrumentos desnecessários ou inservíveis. Assim, não há que se falar em “inutilidade dos estudos ambientais”.

Apesar de tais medidas não serem impeditivas para o licenciamento ambiental, como esclarece o Acórdão 275/2010-TCU-Plenário, este Tribunal não liberou os órgãos e entidades envolvidos da necessidade de executá-las, tendo em vista que são ações fundamentais para assegurar a sustentabilidade ambiental do empreendimento. Ressalta-se que, a critério da autoridade licenciadora, a presença do Poder Público na região e sua efetiva capacidade de coibir ilícitos ambientais podem ser consideradas fatores essenciais para o ateste da viabilidade ambiental do empreendimento.

Por fim, registra-se que, com exceção dos estudos de impacto ambiental e do componente indígena, a maior parte dos instrumentos celebrados pelo DNIT já foi integralmente executada ou está em fase final de execução, porém ainda há desafios para garantir a governança ambiental da área de influência da rodovia. Em especial, é importante que haja monitoramento das medidas preventivas planejadas e fortalecimento das instituições governamentais responsáveis por coibir a prática de ilícitos ambientais, com a disponibilização dos recursos e estrutura necessários para tanto.

PROPOSTA DE ENCAMINHAMENTO

Ante o exposto, submete-se o relatório à apreciação superior propondo:

I - informar ao Exmo. Senador Marcos Rogério, atual Presidente da Comissão de Serviços de Infraestrutura do Senado Federal, e ao Exmo. Senador Eduardo Braga, que ocupava a presidência da referida comissão e encaminhou o Requerimento 36/2018, que:

- a) a obra de pavimentação do trecho entre os km 621,7 e 655,70 da BR-319/AM, executada pelo município de Humaitá/AM com recursos do Convênio 57/1997, celebrado com a Superintendência da Zona Franca de Manaus (Suframa), foi objeto de representação no*

TCU (TC 007.330/1999-5), que identificou graves irregularidades, referentes a serviços não executados ou executados em desacordo com o projeto de engenharia (cap. 3);

- b) quando da celebração do termo de acordo e compromisso (TAC), em 2007, entre o Ibama e o DNIT, o segmento já apresentava graves problemas no pavimento, que não poderiam ser solucionados com serviços de manutenção, mas apenas com a reconstrução do trecho (cap. 3);
- c) atualmente, a manutenção do trecho está autorizada por meio da Licença de Instalação 1.111/2016, e vem sendo executada pela Construtora Meirelles Mascarenhas Ltda. – CMM por meio de atividades que, sem envolver serviços de pavimentação, procuram garantir a trafegabilidade do segmento (cap. 3);
- d) a maior parte dos recursos repassados até o momento pelo DNIT não foi destinada à realização de estudos de impacto ambiental, mas sim ao atendimento das medidas deliberadas pelo Grupo de Trabalho GT-BR-319, composto por órgãos e entidades federais e estaduais. Essas medidas têm o objetivo de impedir o desmatamento e a descaracterização do bioma amazônico ao longo da estrada. Desse modo, não se constatou a celebração de instrumentos desnecessários ou inservíveis. Assim, não há que se falar em “inutilidade dos estudos ambientais” (cap. 4);
- e) esse conjunto de ações é de grande importância para fortalecer a presença do Estado na região e assegurar a sustentabilidade ambiental do empreendimento. Ressalta-se que, a critério da autoridade licenciadora, a presença do Poder Público na região e sua efetiva capacidade de coibir ilícitos ambientais podem ser consideradas fatores essenciais para o ateste da viabilidade ambiental do empreendimento (cap. 4);

II - informar à Casa Civil da Presidência da República sobre (cap. 4):

- a) o fato de o Comitê Gestor Interministerial da BR-319, instituído pela Portaria Interministerial MT/MMA/MJ/MDA/MP 1, de 19/3/2009, e extinto pelo Decreto 9759/2019, ter realizado sua última reunião em 25/2/2011, 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/AM/RO para que possam assegurar a governança da região, de acordo com levantamento realizado pelo Ministério Público Federal no Amazonas (peça 87, p. 33-35);
- c) o impasse em relação à instituição governamental que deve ocupar os dois postos de monitoramento e segurança nas extremidades do trecho do meio da rodovia BR-319/AM/RO, previstos inicialmente como condicionante na Licença de Instalação 1.111/2016, o que vem impedindo a construção desses postos, considerados fundamentais para a fiscalização ambiental da região;

III - encaminhar à Comissão de Serviços de Infraestrutura do Senado Federal, ao DNIT, ao Ibama, ao ICMBio e à Procuradoria da República no Estado do Amazonas, em complemento às informações descritas no item “a”, cópia do presente relatório de levantamento de auditoria, do relatório parcial conclusivo do Fórum Permanente da Rodovia BR-319, de 11/1/2019 (peça 87), e do acórdão que vier a ser proferido, assim como do relatório e voto que o fundamentarem;

IV - dar ciência ao Exmo. Senador Eduardo Braga da decisão que vier a ser adotada;

V - em atendimento ao item 9.4.1 do Acórdão 1386/2019-TCU-Plenário, encaminhar ao relator da solicitação do Congresso Nacional objeto do TC 039.299/2018-0, Ministro Bruno Dantas, cópia do acórdão proferido, do relatório e do voto que o fundamentarem;

VI - considerar a solicitação do Congresso Nacional objeto do TC 039.299/2018-0 integralmente atendida, nos termos dos artigos 169, inciso II, do Regimento Interno do TCU e 17, inciso II, da Resolução-TCU 215/2008;

VII - apensar o presente processo ao TC 039.299/2018-0.

APÊNDICE 1 – PRINCIPAIS AJUSTES CELEBRADOS PELO DNIT

1) Portaria 804/2009 e Termo de Cooperação 915/2010 – ICMBio (peça 104)

Em 28/6/2009, o DNIT e o ICMBio celebraram Termo de Cooperação S/N com o objetivo de implementar e proteger um conjunto de unidades de conservação federais localizadas na área de influência da BR-319/AM/RO (peça 83, p. 22-28). O acordo previa o investimento de R\$ 129.389.550,00 no período de dez anos, sendo previsto para a primeira etapa o valor de R\$ 33.488.161,00, conforme Portaria 804, de 7/7/2009. Fazem parte do plano de trabalho dessa primeira etapa: dotar as UCs de infraestrutura mínima necessária para início das atividades de implementação; elaborar os planos de manejo das UCs; elaborar plano de ação para a consolidação territorial; formação dos conselhos gestores; implementação das ações de proteção nas UCs; realizar atividades de monitoramento; e fortalecer as coordenações regionais de Porto Velho/RO e Manaus/AM.

De acordo com o ICMBio, o DNIT repassou ao Instituto o total de R\$ 31.195.670,11, dos quais R\$ 14.863.503,15 foram executados diretamente pelo Instituto, R\$ 9.344.100,00 vêm sendo executado de acordo com o plano de trabalho por meio do projeto PNUD BRA/08/023 e R\$ 6.988.066,96 foram restituídos ao DNIT (peça 91, p. 142).

O ICMBio ainda não apresentou a prestação de contas final (peças 91, p. 186-219, e 92). Conforme análise à peça 104, a maior parte das atividades previstas no plano de trabalho foi integralmente executada e os respectivos produtos, entregues, porém ainda há pendências relacionadas ao levantamento fundiário e à aprovação de quatro dos onze planos de manejo elaborados (Ofício 25/2019-AUDIT/ICMBio, peça 53).

Cumprе ressaltar que o Termo de Cooperação S/N, de 28/6/2009, que tinha vigência até junho de 2019, previa a liberação de recursos ao longo de dez anos por meio de instrumentos específicos. Contudo apenas os recursos referentes à primeira etapa foram colocados à disposição do ICMBio, mediante a Portaria 804/2009 e o Termo de Cooperação 915/2010 (peça 93, p. 152-155), na medida em que não foram celebrados outros instrumentos para dar continuidade aos repasses inicialmente previstos. Desse modo, dos R\$ 129.389.550,00 planejados, o ICMBio recebeu apenas R\$ 31.195.670,11 (veja peça 104).

2) Termo de Cooperação S/N, de 9/4/2009 – DCT (peça 101)

Em 9/4/2009, foi celebrado termo de cooperação (peça 51, p. 132-140) entre o DNIT e o Comando do Exército, por intermédio do Departamento de Ciência e Tecnologia (DCT), objetivando a execução da demarcação de unidades de conservação federais e estaduais da BR-319-AM/RO, em atendimento a recomendação do GT, conforme detalhamento do Plano de Proteção e Implementação das Unidades de Conservação da BR-319. Seriam demarcadas e sinalizadas 27 unidades de conservação, sendo onze federais, nove do estado do Amazonas e sete do estado de Rondônia, totalizando uma área de 11.724.479,29 hectares, com um custo estimado em R\$ 29.110.000,00 (peça 51, p. 2-8). Mais tarde, aditivo ao termo de cooperação alterou o plano de trabalho, reduzindo a 24 a quantidade de unidades de conservação que seriam objeto de demarcação e sinalização (peça 51, p. 282-284 e 354-356). O destaque orçamentário de recursos

do DNIT para o DCT foi autorizado pela portaria de descentralização 645, de 4/6/2009 (peça 51, p. 147-148).

O Departamento de Ciência e Tecnologia do Exército Brasileiro entregou nove relatórios bimestrais e um relatório final de execução do instrumento. Segundo o relatório técnico final (peça 51, p. 522-550), 100% das placas e marcos foram implantados. Foram demarcadas 24 unidades de conservação, sendo onze federais, nove amazonenses e quatro rondonienses. De acordo com o documento, o conveniente recebeu R\$ 29.083.655,44 e executou R\$ 29.055.632,97, tendo restituído o saldo contábil em 24/11/2017.

No entanto, como demonstra análise à peça 101, continua pendente a apresentação de contas final. Em 30/5/2019, o DCT informou que os produtos haviam sido aceitos pela Secretaria de Estado de Meio Ambiente do Amazonas (SEMA/AM) e que a prestação de contas ao DNIT se daria em agosto de 2019, junto com o envio de todas as peças técnicas pactuadas. Informou, ainda, que o ICMBio estava acompanhando as atividades para a conclusão do termo, faltando apenas a consolidação dos registros fotográficos e memoriais descritivos das UCs do estado de Rondônia (peça 52, p. 60-61).

3) Termo de Cooperação 339/2010 – DEC (peça 103)

Com o objetivo de atender compromissos assumidos no TAC, o DNIT firmou com o Departamento de Engenharia e Construção (DEC) do Exército plano de trabalho (30.001.08.01.55.01) para implantar e operar os seguintes programas para os segmentos A, B e C da BR-319/AM/RO (peça 90, p. 11): Programa de Prevenção, Monitoramento e Controle de Processos Erosivos; Programa de Controle de Supressão da Vegetação; Programa de Monitoramento e Controle da Faixa de Domínio; Programa de Gerenciamento de Resíduos Sólidos e Efluentes Líquidos. A execução do plano, orçado inicialmente em R\$ 8.845.853,30, foi autorizada por meio da Portaria 1.025, de 9/9/2008 (peça 90, p. 163-164).

Em 20/4/2010, as duas instituições celebraram o Termo de Cooperação 339/2010-DPP, com objetivo de dar continuidade a execução dos serviços previstos no Plano de Trabalho 30.001.08.01.55.01. Após a celebração de aditivo e atualização do plano de trabalho, o valor do ajuste totalizou R\$ 15.993.708,92 (peça 94, p. 180-199).

Como visto na peça 103, entre os anos de 2009 e 2013 o DEC apresentou os relatórios dos programas constantes do plano de trabalho. O DNIT analisou esses relatórios, tendo-os considerado em conformidade com as atividades previstas no termo de cooperação. Por fim, o DEC encaminhou o relatório final de fiscalização dos programas ambientais, porém não consta do processo 50600.004503/2008-29 a análise e parecer da autarquia, tampouco manifestação acerca da aprovação final da prestação de contas. Ou seja, apesar de o plano de trabalho ter sido integralmente executado, não há registro de análise da prestação de contas final.

4) Contrato 139/2009 – COPPETEC (peça 98)

Para atender compromissos assumidos no TAC celebrado com o Ibama, em 30/3/2009, o DNIT firmou o Contrato 139/2009 com a Fundação de Coordenação de Projetos, Pesquisas e Estudos Tecnológicos (COPPETEC), entidade sem fins lucrativos que gerencia projetos de ciência e tecnologia associados ao Instituto Alberto Luiz Coimbra de Pós-graduação e Pesquisa de Engenharia da Universidade Federal do Rio de Janeiro. O contrato contemplava a execução – nos segmentos A, B e C da rodovia – dos programas de gerenciamento e supervisão ambiental, de prevenção de endemias, monitoramento qualidade de água, monitoramento de fauna, educação

ambiental e comunicação social. Contemplava, ainda, o monitoramento de fauna e flora para o segmento central (peça 54, p. 211-216).

O contrato, no valor total de R\$ 12.657.337,58, incluindo aditivo celebrado em 5/7/2010 (peça 55, p. 146), teve como produtos entregues relatório de primeira campanha; primeiro, segundo e terceiro relatórios de acompanhamento; e relatório final. O Parecer Técnico 43/2011, a Nota técnica 14/2013 e Parecer Técnico 69/2014 (peça 56, respectivamente, p. 15-24, 66-70, 120-123), todos da Coordenação Geral de Meio Ambiente (CGMAB) do DNIT, avaliaram os relatórios apresentados pela COOPTEC, tendo o último concluído que a fundação “cumpriu as atividades de execução dos programas ambientais, tendo executado 100% dos produtos contratados por este DNIT” (peça 56, p. 123).

5) Termo de Compromisso 219/2009 – CEUC/SDS/AM (peça 102)

Em 24/6/2009, o DNIT e a então Secretaria de Estado do Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável do Amazonas (SDS/AM) celebraram o Termo de Compromisso 219/2009, tendo como objeto a implementação de nove unidades de conservação estaduais no Amazonas, no valor de R\$ 11.034.238,00, sendo R\$ 9.958.550,00 sob responsabilidade do DNIT (peça 65, p. 20-28).

Após sucessivas prorrogações, sem reflexo financeiro, em 17/10/2014, a SDS encaminhou a prestação de contas do ajuste (peça 66, p. 56-62). Como demonstrado na análise à peça 102, houve controvérsia com relação à regularidade de aquisição de veículos sob rubrica inadequada do plano de trabalho, porém parecer da assessoria jurídica do DNIT e nota técnica de consultoria contratada opinam que as aquisições de veículos são compatíveis com gastos com logística para levantamento de campo e implementação de sistemas de monitoramento ambiental remotos terrestres, bem como investimentos em ativos fixos. Desse modo, não haveria óbices quanto à aprovação da prestação de contas com ressalva. Contudo, a aprovação da prestação de contas final permanece pendente de homologação.

6) Contrato SR 213/2013 – ENGESPRO (peça 99)

Em dezembro de 2011, o DNIT iniciou processo licitatório visando à contratação de empresa especializada para realizar projeto ambiental em complementação dos estudos de impacto ambiental realizados pela Fundação da Universidade do Amazonas (FUA). Em 2013, quase quatro anos após a não aprovação dos estudos apresentados pela FUA, o DNIT celebrou o Contrato SR 213/2013, no valor de R\$ 8.100.000,00, com o Consórcio Engespro/TB Soluções (peça 59, p. 38-51). Em junho de 2013, o contrato recebeu um aditivo, no valor de R\$ 1.901.001,03, com vistas a atender um novo termo de referência, elaborado pelo Ibama para fins de adequação a alterações nos normativos acerca do levantamento do meio biótico (peça 59, p. 109-128).

Como demonstra análise à peça 99, a execução do contrato passou por inúmeros contratemplos e os estudos ainda não foram concluídos. Houve paralisação de mais de dois anos, entre outubro de 2014 e março de 2017, em virtude de discordâncias entre DNIT e Funai em relação à abrangência dos estudos de componente indígena. Além disso, houve demora de mais de um ano para emissão da Autorização de Captura, Coleta e Transporte de Material Biológico (Abio) 502/2014 pelo Ibama; a exclusão da empresa TB Educação, Tecnologia e Meio Ambiente Ltda. do consórcio, em razão de problemas financeiros, atribuindo-se responsabilidade integral pela execução do contrato à empresa Engespro Engenharia Ltda.; e a perda de um período chuvoso entre 2018 e 2019 em decorrência, principalmente, da demora para envio do Plano de

Trabalho de renovação da Abio pela Engespro ao DNIT, desconsiderando os trâmites de análise por essa autarquia e pelo Ibama

O contrato de elaboração do EIA/RIMA pela Engespro está na sua fase final, estando pendente a aprovação dos relatórios de meio biótico de fauna, realizado no período chuvoso, e versão preliminar do EIA/RIMA, além da entrega da versão definitiva do relatório com estudos de impacto ambiental. A previsão atual é que o produto final do contrato seja entregue em novembro de 2019.

Apesar de os estudos ainda não terem sido concluídos, já houve entregas parciais, a exemplo da apresentação do relatório de planejamento, do relatório parcial do meio socioeconômico, do relatório parcial do meio físico. Considerados os produtos já entregues e aprovados, até maio de 2019, o DNIT efetuou pagamentos no valor de R\$ 4.875.087,92, equivalente a quase 50% do total contratado (peça 61, p. 50).

7) Contrato 22/2017 – Consórcio Etnias 319 (peça 100)

Em novembro de 2011, a Funai emitiu termo de referência (TR) para guiar a elaboração dos estudos do componente indígena, abrangendo mais de 40 povos indígenas que poderiam ser afetados ao longo de toda a extensão da BR-319/AM/RO. O DNIT considerou que esse Termo de Referência contrariava a Portaria Interministerial 419/2011, que regulamentava a atuação dos órgãos e entidades envolvidos no licenciamento ambiental, a qual estabelecia que os estudos indígenas deveriam ser realizados para terras distantes até 40 quilômetros das rodovias na Amazônia. Desse modo, com relação ao trecho do meio, o estudo deveria contemplar apenas três terras indígenas (TIs) (peça 46, p. 6-7).

As discussões entre DNIT e Funai levaram ao atraso de mais de quatro anos para o início da elaboração dos estudos de componente indígena (ECI), na medida em que apenas em 15/1/2016 chegou-se a um acordo, com a elaboração do TR definitivo que exigia estudos para cinco TIs, admitindo-se o uso de dados secundários para duas delas.

Em 25/1/2017, O DNIT firmou o Contrato 22/2017 com o Consórcio Etnias 319, composto pelas empresas Laghi Engenharia Ltda. e MAC Engenharia Ltda., para elaboração dos estudos do componente indígena do trecho do meio da BR-319/AM/RO. O contrato, no valor de R\$ 2.117.293,7, tinha vigência até 5/11/2019. Contudo, como demonstrado na análise à peça 100, sua execução sofreu atrasos devido à dificuldade de agendamento de reunião com comunidades indígenas e interrupção das atividades contratadas para atendimento a solicitações do Ministério Público Federal no Amazonas. Desse modo, de acordo com o último cronograma apresentado pelo consórcio, a entrega do ECI final está prevista para 7/3/2020. Após aprovação do documento pelo DNIT, a Funai deverá analisá-lo e encaminhar parecer conclusivo ao Ibama, que é a autoridade licenciadora do empreendimento.

VOTO

Trata-se de relatório de levantamento de auditoria realizado no Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (Dnit) e no Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e Recursos Naturais Renováveis (Ibama), com o objetivo de verificar a regularidade dos procedimentos referentes ao licenciamento ambiental da BR-319/AM/RO, única ligação rodoviária entre Porto Velho/RO e Manaus/AM.

Segundo o Dnit, a rodovia é fundamental para o escoamento de produtos agropecuários da região e da produção industrial da Zona Franca de Manaus, além de garantir o transporte de pessoas. As alternativas à rodovia são o transporte aéreo ou por barco, uma viagem que dura quase uma semana.

O trabalho de fiscalização estava em andamento quando foi protocolado no Tribunal o Requerimento 36/2018 do Senado Federal, de autoria do Senador Eduardo Braga, então presidente da Comissão de Serviços de Infraestrutura. Assim, o Acórdão 1.386/2019-TCU-Plenário, proferido no TC 039.299/2018-0, de relatoria do E. Ministro Bruno Dantas, determinou que a referida solicitação do Congresso Nacional fosse atendida com a conclusão desta auditoria.

O Senado Federal solicitou que o TCU examinasse o procedimento de licenciamento ambiental da rodovia e verificasse a ocorrência de eventual dano ao Erário, com foco nos seguintes aspectos:

- a) degradação do pavimento no trecho entre os quilômetros 621,7 e 655,70, cuja manutenção não foi permitida no Termo de Acordo de Compromisso (TAC) assinado em 2007, pelo Ministério do Meio Ambiente e pelo Dnit;
- b) inutilidade dos estudos ambientais contratados pelo Dnit para atendimento às exigências do licenciamento ambiental do empreendimento, que consumiram até o momento do requerimento R\$ 111 milhões de reais.

A metodologia adotada pela equipe de fiscalização incluiu análise documental, entrevistas com gestores do Dnit, Ibama e do Instituto Chico Mendes de Conservação da Biodiversidade (ICMBio), pesquisas em sistemas informatizados, inspeção *in loco* para conhecer o estado da rodovia e visita às unidades de conservação (UCs) que receberam recursos dos ajustes celebrados pelo DNIT.

Em relação à degradação do trecho de rodovia entre os quilômetros 621,7 e 655,70, a equipe de fiscalização propôs informar ao Senado Federal que a obra de pavimentação executada pelo município de Humaitá/AM com recursos do Convênio 57/1997, celebrado com a Superintendência da Zona Franca de Manaus (Sufrema), foi objeto de representação no TCU (TC 007.330/1999-5). Foram identificadas graves irregularidades referentes a serviços não executados ou executados em desacordo com o projeto de engenharia, com aplicação de multa e condenação em débito dos responsáveis.

Quando ocorreu a assinatura do TAC, em 2007, o segmento já apresentava graves problemas, que não poderiam ser solucionados com serviços de manutenção, mas apenas com a reconstrução; e, por isso, não foi autorizada a realização de obras sem o licenciamento ambiental ordinário, mesmo havendo pavimentação no trecho indicado.

Atualmente, a manutenção do trecho está autorizada por meio da Licença de Instalação 1.111/2016, e vem sendo executada pela Construtora Meirelles Mascarenhas Ltda. – CMM, por meio de atividades que, sem envolver serviços de pavimentação, estão garantindo a trafegabilidade do segmento.

No que se refere aos valores despendidos com o licenciamento ambiental, item 'b' do requerimento, o levantamento concluiu que a maior parte dos recursos não foi destinada à realização de estudos de impacto ambiental, mas sim ao atendimento de medidas deliberadas pelo Grupo de Trabalho da BR-319, composto por órgãos e entidades federais e estaduais.

De acordo com a equipe, essas medidas têm o objetivo de impedir o desmatamento e a descaracterização do bioma amazônico ao longo da estrada e são importantes para fortalecer a presença do Estado na região e assegurar a sustentabilidade ambiental do empreendimento.

A autoridade licenciadora pode considerar a efetiva capacidade do Poder Público de coibir ilícitos ambientais como fatores essenciais para o ateste da viabilidade ambiental do empreendimento. Por isso, a fiscalização concluiu que os estudos contratados pelo Dnit, até o momento, não podem ser considerados inúteis. Verificou, ainda, que os serviços contratados foram ou estão sendo prestados, o que afasta, até o momento, indícios de dano ao Erário.

Adicionalmente, a equipe de fiscalização propôs informar à Casa Civil da Presidência da República a respeito de lacunas identificadas e que podem prejudicar o alcance dos resultados das ações definidas pelo Grupo de Trabalho constituído em 2009.

II

O processo de licenciamento ambiental e de viabilização das obras da BR-319/AM/RO, com o objetivo de dotá-la de condições adequadas de trafegabilidade, já perdura cerca de 15 anos e demonstra a existência de falhas no planejamento, coordenação e articulação institucional, bem como as dificuldades financeiras dos entes estatais, conforme relato, a seguir, em breve histórico da rodovia.

A BR-319/AM/RO, construída na década de 70, sofreu grave processo de deterioração e se tornou não trafegável em 1988. Obras de pavimentação foram objeto de convênio firmado em 1997, executado com graves irregularidades. Novas ações de restauração, iniciadas pelo Dnit em 2001, foram embargadas em julho de 2005.

À época, o Ibama concluiu que as obras propostas para o trecho entre os quilômetros 250 e 655,7 (trecho do meio) não se enquadravam no conceito de restauração, mas sim de reconstrução, por serem necessárias obras de ampliação de capacidade e pavimentação. Dessa forma, era necessário o rito ordinário de licenciamento ambiental, com elaboração dos estudos e relatório de impacto ambiental (EIA/RIMA).

Termo de Acordo de Compromisso celebrado entre Dnit e Ibama, em 2007, ratificou a necessidade do rito ordinário de licenciamento para o referido trecho do meio. Obras de manutenção foram autorizadas nos outros segmentos.

Em setembro de 2008, o Dnit enviou ao órgão ambiental a primeira versão do EIA/RIMA, elaborado pela Fundação da Universidade do Amazonas (FUA). Esse estudo foi rejeitado e a partir de então foram iniciadas medidas para sua viabilização.

Ainda em 2008, o Ministério do Meio Ambiente instituiu Grupo de Trabalho GT-BR-319 com a finalidade de definir, planejar e apresentar medidas preventivas a serem adotadas em relação aos impactos derivados do empreendimento, com o objetivo de impedir o desmatamento e a descaracterização do bioma amazônico ao longo da estrada.

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.

Assim, referido grupo elaborou plano de proteção e implementação de unidades de conservação (UCs) ao longo da rodovia, bem como um conjunto de dez recomendações, consideradas como pré-condições na execução de políticas de desenvolvimento da região, a serem implementadas até a emissão da licença prévia (LP) ou de instalação (LI).

Referido plano previa despesas de R\$ 360.289.008,00. Além disso, foi estimado que as instituições envolvidas teriam, com a execução de atividades de manutenção, dispêndios de R\$ 293.244.905,00 em 20 anos. Assim, apenas com a implantação efetiva de UCs, os governos federal e estaduais do Amazonas e de Rondônia gastariam R\$ 653.533.913,00.

Trata-se, sem dúvida, de investimentos e despesas de manutenção de alta monta, que devem ser sopesados com a viabilidade econômica do empreendimento e com o desenvolvimento social pretendido para a região.

Em atendimento a uma das recomendações do grupo de trabalho, foi instituído Comitê Gestor Interministerial da BR-319/AM/RO, composto pelos Ministérios dos Transportes (MT), do Meio Ambiente (MMA), da Justiça (MJ) e do Desenvolvimento Agrário (MDA), além do Dnit, Ibama, ICMBio, Incra, Departamento de Polícia Federal, Departamento de Polícia Rodoviária Federal e secretarias do então Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão, com o objetivo de planejar, acompanhar e monitorar a implementação das medidas preventivas propostas.

De acordo com última avaliação realizada pelo Comitê, em 28/1/2011, a maior parte das medidas que deveriam ser implementadas até a emissão da licença prévia estavam iniciadas, como por exemplo, a celebração de convênios ou termos de cooperação e o correspondente repasse de recursos.

Desde 2010, o DNIT celebrou doze contratos, convênios e termos de cooperação com entes públicos e privados, com objetos diversos, tais como: demarcação, implementação e proteção de UCs federais e estaduais; execução de programas ambientais; elaboração de projeto de engenharia para portais de fiscalização, além de elaboração e complementação de estudos de impacto ambiental.

A execução de tais ajustes foi afetada por discussões institucionais, como por exemplo, as relacionadas às exigências da Funai sobre o componente indígena do EIA/RIMA. A Fundação, que em 2007 apontou a necessidade de serem consideradas cinco terras indígenas nos estudos, chegou a emitir, em 2011, termo de referência exigindo o estudo para 47 povos indígenas. Somente em 15/1/2016, após diversos questionamentos, ficou definido que os estudos tratassem de cinco terras indígenas. A avaliação do componente indígena era, no término da fiscalização, o maior entrave ao licenciamento ambiental da BR-319/AM/RO.

Concomitantemente ao andamento das ações propostas pelo Grupo de Trabalho e relacionadas ao EIA/RIMA, em decorrência de ações promovidas pelo Ministério Público Federal do Amazonas (MPF-AM), foi firmado termo aditivo ao TAC de 2007, no qual foram estabelecidos os critérios, procedimentos e responsabilidades para permitir serviços de conservação e manutenção do trecho do meio, pois, até então, referido trecho não vinha recebendo nenhum tipo de manutenção e o tráfego era inviável.

Em 4/4/2016, o Ibama emitiu a Licença de Instalação 1111/2016 referente às atividades de manutenção/conservação no trecho compreendido entre os quilômetros 250 e 655,70.

Esses serviços envolvem apenas atividades de manutenção, como recomposição mecanizada de aterro, recomposição do revestimento primário, limpeza lateral, roçada, reforma de pontes de madeira e substituição de bueiros. As obras de pavimentação continuam pendentes de apresentação de EIA/RIMA e demais etapas do licenciamento ambiental.

Ainda assim, a equipe verificou que as condições de trafegabilidade melhoraram e a BR-319/AM/RO, em 2018, foi, pela primeira vez, trafegável durante o inverno amazônico, com a operação de linhas regulares de ônibus entre Manaus/AM e Porto Velho/RO.

O comitê gestor de acompanhamento, que não se reunia desde 2011, foi extinto em 2019, pelo Decreto 9.759/2019. No mesmo ano, a equipe do Programa de Parceria de Investimentos (PPI), então vinculado à Secretaria de Governo da Presidência da República, passou a monitorar o empreendimento de forma oficial.

O sítio eletrônico do PPI informa que seu objetivo é adotar ações estratégicas junto às instituições envolvidas e proporcionar a resolução de conflitos que possam comprometer o andamento contínuo e coerente do licenciamento ambiental.

Como resultado de sua atuação, foi aprovado novo cronograma, visando à emissão da Licença Prévia até 25/5/2020.

Em consulta ao sítio eletrônico do Dnit, verifiquei que, em novembro de 2019, foi lançado edital do RDC 335/2019, para contratação do projeto básico e executivo de engenharia para pavimentação do trecho do meio, no valor estimado de R\$ 24.694.422,24. O processo de contratação está na fase de recursos administrativos quanto ao julgamento das propostas e da habilitação.

III

Até 25/9/2019, o Dnit desembolsou R\$ 113.885.742,18 com os instrumentos firmados para execução das ações recomendadas pelo Grupo de Trabalho GT-BR-319. Embora nem todas as ações sejam expressamente necessárias para a conclusão do EIA/RIMA, devem ser levadas em consideração para o licenciamento ambiental do empreendimento, tendo em vista os impactos da rodovia no desmatamento da floresta preservada ali existente.

Valores repassados pelo DNIT para estudos e programas ambientais até 25/9/2019

Instituição	Ajuste	Objeto	Valor do Ajuste (R\$)	Valor Repassado ⁽¹⁾ (R\$)
ICMBio	Termo de Cooperação 915/2010	Implementação e proteção das UCs Federais da BR-319.	33.488.161,00	31.195.670,11
DCT/Exército	Termo de Cooperação S/N	Demarcação das UC's Federais e Estaduais.	29.110.000,00	29.083.655,44
DEC/Exército	Termo de Cooperação 339/2010	Programa de Monitoramento e Controle de Faixa de Domínio da BR-319 (Segmento A, B e C).	15.993.708,92	15.993.708,92
COPPETEC	Contrato 139/2009	Execução de Programas Ambientais e gerenciamento técnico de processo de licenciamento ambiental	12.657.337,57	12.657.337,57
CEUC/SDS	Termo de Compromisso 219/2009	Implementação de 9 UCs estaduais do Amazonas localizadas na área de influência da BR-319	9.958.550,00	9.958.550,00
ENGESPRO	Contrato SR 213/2013	Complementação do EIA/RIMA	10.001.001,03	4.875.087,93
DEC/Exército	Plano de Trabalho 30.001.07.01.77.01	Programas ambientais dos segmentos A, B e C da BR-319	2.759.700,00	2.759.700,00
DEC/Exército	Plano de Trabalho 30.001.07.01.97.01	Elaboração de estudos para subsidiar a autorização para supressão da vegetação e obtenção das licenças de instalação para implantação e substituição de pontes	2.759.700,00	2.759.700,00
FUA I	Portaria 683	Elaboração do EIA/RIMA e PBA	2.023.306,00	2.023.306,00

DEC/Exército	Termo de Cooperação 453/2010	Elaboração de projeto de engenharia para os portais de fiscalização.	1.497.379,66	1.497.379,66
FUA II	Portaria 1922	Adequações do EIA/RIMA	1.081.646,55	1.081.646,55
Consórcio Etnias	Contrato SR 213/2013	Estudos do Componente Indígena	2.117.293,74	112.460,03
TOTAL			121.330.490,73	113.885.742,18

Fonte: elaboração própria, baseado nos dados DNIT (peças 51, 54-56, 58-61, 62-63, 65-66, 73, 90-93, 94-97).

(1) O ICMBio e o Departamento de Ciência e Tecnologia (DCT) do Exército restituíram ao DNIT parte dos recursos recebidos. Para mais informações, veja Apêndice 1.

A equipe de auditoria analisou os processos de sete dos doze ajustes celebrados pelo Dnit, que juntos representam mais de 90% dos gastos incorridos. O apêndice 1 do relatório apresenta um resumo dos processos examinados, e o detalhamento das análises realizadas se encontra às peças 98 a 104 do processo.

Com exceção dos estudos de impacto ambiental e do componente indígena, os objetos dos ajustes celebrados pelo DNIT foram integralmente executados ou estão em fase final, de prestação de contas.

Observo, assim, que foi realizado um grande esforço de planejamento que culminou na proposta de uma série de medidas preventivas para evitar ou minimizar a ocorrência de impactos socioambientais decorrentes do empreendimento, além das ações necessárias para elaboração do EIA/RIMA das obras de pavimentação da rodovia.

Tais medidas foram iniciadas, mas ficaram por grande período (desde início de 2011) sem acompanhamento e monitoramento. Não houve avaliação de efetividade ou das ações necessárias após a conclusão de alguns projetos. Não há notícias, nos autos, de que o Comitê Gestor tenha atuado para coordenação e resolução dos conflitos institucionais que ocorreram.

Essas falhas podem ter aumentado os custos dos serviços contratados, tendo em vista os aditivos celebrados, e contribuíram, certamente, para a morosidade observada na viabilização do empreendimento.

As últimas notícias sobre a atuação do PPI e do lançamento do edital para elaboração dos projetos básico e executivo, sinalizam que o lento processo de implementação da BR 319/AM/RO pode estar próximo de uma conclusão.

Em que pese não ser possível, no momento, concluir por indícios de dano decorrente de serviços não executados, cabe alertar para a possibilidade de concretização de enorme desperdício de recursos públicos já despendidos e risco de aumento do desmatamento caso não ocorra continuidade das ações de proteção ambiental e de fortalecimento da presença estatal na região.

Os gestores da Coordenação-Geral do ICMBio em Porto Velho/RO informaram à equipe de auditoria que não têm conhecimento da existência do grupo permanente de fiscalização previsto pelo Grupo de Trabalho e que não têm ocorrido ações integradas de fiscalização.

A auditoria verificou que foi celebrado convênio entre o Dnit e o Exército para elaboração de projeto de nove postos de fiscalização integrados. Referido projeto foi entregue, mas nenhum posto foi construído.

De acordo com gestores do ICMBio, importante condicionante da licença de instalação emitida em 2016, referente à instalação de postos de monitoramento/segurança, não foi cumprido em decorrência de falta de acordo entre as instituições a ocuparem e manterem os postos e acabou sendo excluído da licença.

Não foram identificados, por fim, indícios de que os investimentos e custos institucionais previstos como necessários para o fortalecimento da presença estatal na região, como criação de vagas, autorização de concursos e alocação de recursos nas instituições federais e estaduais responsáveis pela gestão das áreas sob influência da rodovia, estejam sendo realizados.

Em janeiro de 2018, o MPF/AM 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/AM/RO, após a pavimentação da rodovia. Conforme tabela 2 do relatório que fundamenta este voto, diversos órgãos se manifestaram sobre suas necessidades de pessoal, instalações e equipamentos.

De outro giro, já existem notícias relativas ao aumento no desmatamento decorrente das obras de manutenção, que permitiram a trafegabilidade no trecho do meio. Com a pavimentação e sem atuação efetiva dos entes estatais envolvidos, aumenta o risco de prejuízo à floresta.

Por isso, alinho-me, com ajustes, às propostas de encaminhamento da equipe de fiscalização para, além de informar o Senado Federal sobre a situação verificada, expedir recomendação à Secretaria Especial do PPI, no Ministério da Economia, para que avalie a necessidade de correção das falhas e lacunas identificadas nas ações em andamento para o licenciamento ambiental e proteção da região de influência da BR-319/AM/RO, em relação às diretrizes consignadas no relatório do Grupo de Trabalho BR-319.

Diante do exposto, voto para que o Tribunal adote a minuta de acórdão que ora submeto à apreciação do Colegiado.

TCU, Sala das Sessões Ministro Luciano Brandão Alves de Souza, em 11 de março de 2020.

WALTON ALENCAR RODRIGUES
Relator

ACÓRDÃO Nº 532/2020 – TCU – Plenário

1. Processo nº TC 025.639/2014-5.
2. Grupo I – Classe de Assunto: II – Auditoria para atender Solicitação do Congresso Nacional
3. Interessados/Responsáveis: não há.
4. Órgão/Entidade: Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes.
5. Relator: Ministro Walton Alencar Rodrigues.
6. Representante do Ministério Público: não atuou.
7. Unidade Técnica: Secretaria de Fiscalização de Infraestrutura Rodoviária e de Aviação Civil (SeinfraRod).
8. Representação legal: não há

9. Acórdão:

VISTOS, relatados e discutidos estes autos de levantamento de auditoria, realizado pela Secretaria de Fiscalização de Infraestrutura Rodoviária e de Aviação Civil, com o objetivo de avaliar os procedimentos de licenciamento ambiental da BR-319/AM/RO e atender ao Requerimento 36/2018, da Comissão de Serviços de Infraestrutura do Senado Federal, conforme disposto no Acórdão 1.386/2019-TCU-Plenário.

ACORDAM os ministros do Tribunal de Contas da União, reunidos em sessão do Plenário, ante as razões expostas pelo relator, em:

9.1. Informar à Comissão de Serviços de Infraestrutura do Senado Federal, e ao Exmo. Senador Eduardo Braga, que ocupava a presidência da referida comissão e encaminhou o Requerimento 36/2018, que:

9.1.1. a obra de pavimentação do trecho entre os km 621,7 e 655,70 da BR-319/AM, executada pelo município de Humaitá/AM com recursos do Convênio 57/1997, celebrado com a Superintendência da Zona Franca de Manaus (Sufrema), foi objeto de representação no TCU (TC 007.330/1999-5), que identificou graves irregularidades, referentes a serviços não executados ou executados em desacordo com o projeto de engenharia;

9.1.2. quando foi celebrado o termo de acordo e compromisso (TAC), em 2007, entre o Ibama e o Dnit, o segmento apresentava graves problemas no pavimento, que não poderiam ser solucionados com serviços de manutenção, mas apenas com a reconstrução do trecho, o que exigiu a elaboração de EIA/RIMA para a execução de obras, mesmo havendo pavimento existente no referido trecho;

9.1.3. atualmente, a manutenção do trecho está autorizada por meio da Licença de Instalação 1.111/2016, e vem sendo executada pela Construtora Meirelles Mascarenhas Ltda. – CMM por meio de atividades que, sem envolver serviços de pavimentação, procuram garantir a trafegabilidade do segmento;

9.1.4. a maior parte dos recursos repassados até o momento pelo DNIT não foi destinada à realização de estudos de impacto ambiental, mas sim ao atendimento das medidas deliberadas pelo Grupo de Trabalho GT-BR-319, composto por órgãos e entidades federais e estaduais. Essas medidas têm o objetivo de impedir o desmatamento e a descaracterização do bioma amazônico ao longo da estrada. Desse modo, não se verificou, até o momento, a celebração de instrumentos desnecessários ou a ocorrência de dano ao Erário;

9.1.5. especialistas e gestores do setor consideram esse conjunto de ações de grande importância para fortalecer a presença do Estado na região e assegurar a sustentabilidade ambiental do empreendimento. A autoridade licenciadora pode considerar 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;

9.1.6. os procedimentos de licenciamento ambiental da BR 319/AM/RO estão sendo monitorados pelo Programa de Parcerias de Investimento (PPI) e este Tribunal recomendou ao referido programa (item 9.2. a seguir) 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;

9.2. Recomendar à Secretaria Especial do Programa de Parcerias de Investimentos (PPI) do Ministério da Economia, que, no âmbito das ações para apoiar o licenciamento ambiental da rodovia BR-319/AM/RO e em articulação com os órgãos e entidades envolvidos, avalie a necessidade e conveniência da continuidade das medidas deliberadas pelo Grupo de Trabalho GT-BR-319, com o objetivo de 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:

9.2.1. necessidade de avaliar de forma conclusiva o cumprimento das medidas propostas pelo Grupo de Trabalho da BR-319 e sua efetividade, tendo em vista que o Comitê Gestor Interministerial da BR-319, instituído pela Portaria Interministerial MT/MMA/MJ/MDA/MP 1, de 19/3/2009 não o fez e foi extinto pelo Decreto 9.759/2019;

9.2.2. necessidades de recursos humanos e materiais dos órgãos e entidades ambientais e de segurança pública que atuam na área de influência da BR-319/AM/RO para que possam assegurar a governança da região, projetadas pelo Grupo de Trabalho da BR 319 e identificadas em levantamento realizado pelo Ministério Público Federal no Amazonas;

9.2.3. não execução de dois postos de monitoramento e segurança nas extremidades do trecho do meio da rodovia BR-319/AM/RO, excluídos dos condicionantes da licença de instalação 1.111/2016 e considerados fundamentais para a fiscalização ambiental da região;

9.2.4. não execução dos postos de fiscalização integrados projetados mediante convênio celebrado entre o Dnit e o Exército;

9.2.5. ausência do grupo permanente de fiscalização previsto pelo Grupo de Trabalho e de ações integradas de fiscalização na área de influência da BR-319/AM/RO;

9.2.6. não conclusão da análise da prestação de contas do Termo de Compromisso 219/2009 – CEUC/SDS/AM, firmado entre o Dnit e a então Secretaria de Estado do Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável do Amazonas (SDS/AM), que teve por objeto a implementação de nove unidades de conservação estaduais; do Termo de Cooperação 339/2010 – DEC, para implantar e operar programas para os segmentos A, B e C da BR-319/AM/RO; do Termo de Cooperação S/N, de 9/4/2009 – DCT, para a execução da demarcação de unidades de conservação federais e estaduais da BR-319-AM/RO; do Termo de Compromisso S/N, objeto da Portaria 804/2009 e do Termo de Cooperação 915/2010 – ICMBio, celebrados para implementar e proteger um conjunto de unidades de conservação federais localizadas na área de influência da BR-319/AM/RO;

9.3. encaminhar à Comissão de Serviços de Infraestrutura do Senado Federal, ao Dnit, ao Ibama, ao ICMBio, à Secretaria Especial do PPI e à Procuradoria da República no Estado do Amazonas, cópia deste acórdão, do relatório de auditoria e das peças 87 e 98 a 104 deste processo;

9.4. em atendimento ao item 9.4.1 do Acórdão 1386/2019-TCU-Plenário, encaminhar ao relator da solicitação do Congresso Nacional objeto do TC 039.299/2018-0, E. Ministro Bruno Dantas, cópia deste acórdão;

9.5. considerar a solicitação do Congresso Nacional objeto do TC 039.299/2018-0 integralmente atendida, nos termos dos artigos 169, inciso II, do Regimento Interno do TCU e 17, inciso II, da Resolução-TCU 215/2008;

9.6. apensar o presente processo ao TC 039.299/2018-0.

10. Ata nº 7/2020 – Plenário.

11. Data da Sessão: 11/3/2020 – Ordinária.

12. Código eletrônico para localização na página do TCU na Internet: AC-0532-07/20-P.

13. Especificação do quórum:

13.1. Ministros presentes: José Mucio Monteiro (Presidente), Walton Alencar Rodrigues (Relator), Benjamin Zymler, Augusto Nardes, Aroldo Cedraz, Raimundo Carreiro, Ana Arraes, Bruno Dantas e Vital do Rêgo.

13.2. Ministro-Substituto presente: Augusto Sherman Cavalcanti.

(Assinado Eletronicamente)
JOSÉ MUCIO MONTEIRO
Presidente

(Assinado Eletronicamente)
WALTON ALENCAR RODRIGUES
Relator

Fui presente:

(Assinado Eletronicamente)
CRISTINA MACHADO DA COSTA E SILVA
Procuradora-Geral