

# CONVÊNIO DNIT / IME

## INFORMATIVO BR-163 – 22/06/2005

**FONTE: 24 Horas News**

### **Asfaltamento a BR-163 terá custo ambiental de quase US\$ 2 bilhões**

A pavimentação da BR-163, estrada que liga Cuiabá (MT) a Santarém (PA) promete ser a solução para o escoamento da safra do Norte do Mato Grosso e do Sul do Pará. E será! Estudos realizados por seis pesquisadores que atuam na região Norte de Mato Grosso e o Sul do Pará apontam uma economia no frete em torno de 432,2 milhões de dólares. No entanto, o custo ambiental é bem pior: quase 2 bilhões de dólares, com desmatamento e grilagem de terras. O Governo Federal estabeleceu como critério essencial para a conclusão da obra a aplicação de um programa sustentável. A nova rota vai encurtar o caminho para a exportação da soja, que hoje é embarcada pelos portos do Sul do País, Santos ou Paranaguá. O Governo já deslançou o processo de concessão da BR-163, mas ainda não encontrou a forma como será financiado o desenvolvimento sustentável. Nesse estudo, os pesquisadores propõem taxar o benefício com o transporte como uma forma de financiar as ações de contenção dos prejuízos ambientais. A proposta de uma BR-163 sustentável busca conciliar posições de ambientalistas e desenvolvimentistas. A ministra do Meio Ambiente, Marina Silva, chegou a anunciar que o projeto significaria a ponte entre o atraso e o crescimento, desenvolvendo as regiões norte do Mato Grosso e sul do Pará sem destruir o potencial ambiental. O Consórcio Socioambiental da BR-163, que conta com a participação de 32 ONGs, concorda com a opção pela sustentabilidade, mas questiona como serão postas em prática as ações que estão no plano. Já os potenciais investidores na estrada questionam a sua responsabilidade por problemas que acontecem na região há mais de 30 anos. O estudo calcula os custos e os benefícios da pavimentação da estrada, incluindo os danos ambientais. E para pagar esses danos, os pesquisadores sugerem criar um fundo, que seria composto por uma taxa sobre o pedágio que vai ser cobrado na estrada e por financiamentos de instituições nacionais e internacionais. A pavimentação deve diminuir o custo de transporte da soja e de outros grãos produzidos no norte do Mato Grosso. Laurent Micol, do Instituto Centro de Vida, explica que foram considerados a previsão de economia nos fretes, menos o custo total da obra (investimentos na pavimentação em quatro anos começando em 2005 e os gastos anuais com manutenção nos 20 anos). O custo, calculado segundo preços de hoje, é de US\$ 259,9 milhões. O benefício, considerando a economia de frete de 20 anos, é de US\$ 432,2 milhões. Ou seja, o balanço é positivo em US\$ 166 milhões. Do ponto de vista dos

danos ambientais, o estudo considerou dois cenários: um com e outro sem presença forte do Estado para conter problemas como o desmatamento e a grilagem de terras. No caso do cenário sem governança, o estudo prevê que o ritmo de desmatamento vai se acelerar num raio de 100 quilômetros da estrada de cada lado. O resultado seria um custo ambiental de US\$ 1,941 bilhão. Adicionando a governança, os pesquisadores acreditam que os danos ambientais podem ser reduzidos para US\$ 608 milhões. É exatamente para "pagar a conta" da governança que os pesquisadores propõem a criação de uma taxa de sustentabilidade sobre o valor do pedágio no transporte e, também, criar instrumentos que permitam capturar a disposição de empresas, governos mundiais, instituições multilaterais e da própria sociedade brasileira de pagar para evitar o desmatamento.

## **FONTE: 24 Horas News**

### **Audiência Pública debate Plano de Desenvolvimento Sustentável da BR-163**

A Assembléia Legislativa debate em Audiência Pública, nesta quarta-feira, o Plano de Desenvolvimento Regional Sustentável da Área de Influência da Rodovia Cuiabá-Santarém (BR-163). A audiência, requerida pela deputada Vera Araújo, do PT, será realizada no Plenário "Deputado Oscar Soares, da Assembléia Legislativa, a partir das 13h30. Para esta audiência, estarão em Cuiabá o subchefe adjunto de Análise e Acompanhamento de Políticas Governamentais da Casa Civil da Presidência, Johaness Eck e o coordenador do Grupo de Trabalho Interministerial (GTI) da BR-163, José Roque Nunes Marques, assessor especial do Ministério dos Transportes. O GTI foi criado pelo governo federal no final do ano passado. Ele é integrado por 14 ministérios, sob a coordenação da Casa Civil da Presidência da República. Seu objetivo é discutir e elaborar o Plano de Desenvolvimento Sustentável da BR-163. Este trabalho está sendo feito em parceria com governos dos estados de Mato Grosso, Pará e Amazonas, prefeituras, entidades empresariais e de trabalhadores, além de organizações da sociedade civil. A rodovia Cuiabá Santarém, a BR-163, tem 1.765 km de extensão. Deste total, estão pavimentados 714 km em Mato Grosso, no trecho entre Cuiabá e Guarantã do Norte. No Pará, são apenas 98 km pavimentados, entre as cidades de Santarém e Rurópolis. A área de influência do plano é de 974 mil km quadrados, sendo que quase a metade está no Pará, aproximadamente 1/3 em Mato Grosso e 15% no Amazonas. Nesta área estão 65 municípios, sendo 32 em Mato Grosso, 28 no Pará e 5 no Amazonas. Em 2000, a população da área era 1,7 milhão de habitantes, sendo 61% no Pará, 29% em Mato Grosso e 10% no Amazonas. A pavimentação do trecho possibilitaria escoar a produção dos municípios envolvidos, principalmente da região Norte do estado, pelos portos de Miritituba ou Santarém (PA). Também seria viabilizado o escoamento da produção da Zona Franca de Manaus. O desafio é fazer com que este desenvolvimento ocorra sem degradação ambiental, já que a região é rica do ponto de vista da diversidade ambiental e social, potencial hídrico, econômico e turístico. Diversas áreas de proteção ambiental e reservas indígenas também estão na área de influência. Conforme dados do Plano Sustentável da BR-163, as unidades de conservação, áreas militares e terras indígenas representam 27% da área. De acordo com o documento base de discussões do GTI sobre o plano, o objetivo geral deste é "implementar um novo modelo de desenvolvimento na área de influência da BR- 163 com base na valorização do patrimônio sócio-cultural e natural, capaz de melhorar a qualidade de vida, viabilizar as atividades econômicas dinâmicas e inovadoras e o uso sustentável dos recursos naturais".

## **FONTE: A Notícia Digital**

### **Asfaltamento a BR-163 terá custo ambiental de quase US\$ 2 bilhões**

A pavimentação da BR-163, estrada que liga Cuiabá (MT) a Santarém (PA) promete ser a solução para o escoamento da safra do Norte do Mato Grosso e do Sul do Pará. E será! Estudos realizados por seis pesquisadores que atuam na região Norte de Mato Grosso e o Sul do Pará apontam uma economia no frete em torno de 432,2 milhões de dólares. No entanto, o custo ambiental é bem pior: quase 2 bilhões de dólares, com desmatamento e grilagem de terras. O Governo Federal estabeleceu como critério essencial para a conclusão da obra a aplicação de um programa sustentável. A nova rota vai encurtar o caminho para a exportação da soja, que hoje é embarcada pelos portos do Sul do País, Santos ou Paranaguá. O Governo já deslançou o processo de concessão da BR-163, mas ainda não encontrou a forma como será financiado o desenvolvimento sustentável. Nesse estudo, os pesquisadores propõem taxar o benefício com o transporte como uma forma de financiar as ações de contenção dos prejuízos ambientais. A proposta de uma BR-163 sustentável busca conciliar posições de ambientalistas e desenvolvimentistas. A ministra do Meio Ambiente, Marina Silva, chegou a anunciar que o projeto significaria a ponte entre o atraso e o crescimento, desenvolvendo as regiões norte do Mato Grosso e sul do Pará sem destruir o potencial ambiental. O Consórcio Socioambiental da BR-163, que conta com a participação de 32 ONGs, concorda com a opção pela sustentabilidade, mas questiona como serão postas em prática as ações que estão no plano. Já os potenciais investidores na estrada questionam a sua responsabilidade por problemas que acontecem na região há mais de 30 anos. O estudo calcula os custos e os benefícios da pavimentação da estrada, incluindo os danos ambientais. E para pagar esses danos, os pesquisadores sugerem criar um fundo, que seria composto por uma taxa sobre o pedágio que vai ser cobrado na estrada e por financiamentos de instituições nacionais e internacionais. A pavimentação deve diminuir o custo de transporte da soja e de outros grãos produzidos no norte do Mato Grosso. Laurent Micol, do Instituto Centro de Vida, explica que foram considerados a previsão de economia nos fretes, menos o custo total da obra (investimentos na pavimentação em quatro anos começando em 2005 e os gastos anuais com manutenção nos 20 anos). O custo, calculado segundo preços de hoje, é de US\$ 259,9 milhões. O benefício, considerando a economia de frete de 20 anos, é de US\$ 432,2 milhões. Ou seja, o balanço é positivo em US\$ 166 milhões. Do ponto de vista dos danos ambientais, o estudo considerou dois cenários: um com e outro sem presença forte do Estado para conter problemas como o desmatamento e a grilagem de terras. No caso do cenário sem governança, o estudo prevê que o ritmo de desmatamento vai se acelerar num raio de 100 quilômetros da estrada de cada lado. O resultado seria um custo ambiental de US\$ 1,941 bilhão. Adicionando a governança, os pesquisadores acreditam que os danos ambientais podem ser reduzidos para US\$ 608 milhões. É exatamente para "pagar a conta" da governança que os pesquisadores propõem a criação de uma taxa de

sustentabilidade sobre o valor do pedágio no transporte e, também, criar instrumentos que permitam capturar a disposição de empresas, governos mundiais, instituições multilaterais e da própria sociedade brasileira de pagar para evitar o desmatamento.