



Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes
Sede do DNIT em Brasília/DF
Gabinete da Diretoria Geral
Assessoria Técnica da Diretoria Geral

OFÍCIO Nº 35766/2019/ASSTEC/GAB - DG/DNIT SEDE

Brasília, 06 de maio de 2019.

A Sua Excelência o Senhor
FERNANDO MERLOTO SOAVE
Procurador da República
Procuradoria da República no Estado do Amazonas
Avenida André Araújo, nº 358, Adrianópolis
69.057-025 Manaus/AM

Assunto: BR-319/AM - Ofício nº 111/2019/5º OFÍCIO/PR/AM.

Referência: *Autos nº 1.13.000.001678/2009-42.*

Excelentíssimo Senhor Procurador,

1. Cumprimentando-o cordialmente, venho apresentar as respostas à solicitação de informações contida no **Ofício nº 111/2019/5º OFÍCIO/PR/AM** (SEI nº 2953729), de 04/04/2019, referente aos Autos de nº 1.13.000.001678/2009-42, instaurado por essa Procuradoria para acompanhar a construção da rodovia BR-319/AM, trecho entre os km 250 e km 655 (Trecho do Meio), a qual liga Manaus/AM a Porto Velho/RO, e os impactos aos povos indígenas e populações tradicionais.

2. O aludido documento encaminhou a memória de reunião, realizada em 28/03/2019, entre MPF/AM, DNIT/AM, PFE-DNIT/AM e Consórcio Laghi/Etnias, na qual foi pactuada a suspensão do cronograma do Estudo de Componente Indígena (ECI) atinente ao processo de licenciamento da BR-319 (trecho do meio) enquanto se aguarda resposta ao item 02 do ofício emitido pelo MPF-AM.

3. A seguir, à luz do entendimento exposto pela Coordenação-Geral de Meio Ambiente da Diretoria de Planejamento e Pesquisa do DNIT, são apresentadas as respostas e esclarecimentos aos questionamentos formulados pelo MPF/AM, a saber:

“1) (...) a) a razão da redução de 47 para 5 terras indígenas inicialmente previstas no bojo do Componente Indígena da BR-319, considerando que a Portaria Interministerial nº 60/2015 deve ser apenas um parâmetro mínimo, não podendo ser excluídas outras áreas de uso tradicional indígena ou tradicional potencialmente afetadas, demarcadas formalmente ou não (para simples visualização, vide os desastres de Mariana e Brumadinho/MG e a extensão dos danos aos comunitários, indígenas e ribeirinhos da região)”;

4. As tratativas para o licenciamento ambiental das obras de reconstrução do pavimento da BR-319/AM (Trecho do Meio) se basearam nas disposições de normativos aplicados ao processo de licenciamento ambiental de obras de infraestrutura rodoviária, quais sejam, as Portarias Interministeriais MMA/MJ/MinC/MS nº 419/2011 e nº 60/2015, que regulamentam a atuação dos órgãos e entidades da Administração Pública Federal envolvidos no licenciamento ambiental federal.

5. Entende-se oportuno apresentar breve histórico de tratativas entre DNIT, FUNAI e IBAMA quanto aos estudos do componente indígena do licenciamento da obra de pavimentação/reconstrução da BR-319/AM, estando a documentação mencionada neste item disponível no Processo administrativo FUNAI nº 08620.002480/2007-32 e no Processo administrativo IBAMA nº 02001.006860/2005-95.

6. Consta nos autos o Ofício nº 167/DAS/2007 (SEI nº 3045299), recebido pelo IBAMA em 14/09/2007, no qual a Diretoria de Assistência – DAS/FUNAI apresentou Termo de Referência para elaboração de estudos de 05 (cinco) Terras Indígenas e de eventuais grupos indígenas com reivindicações fundiárias, no âmbito do licenciamento ambiental da BR-319, trecho entre os km 250 e km 655 (trecho do meio).

7. Em 19/09/2008 o DNIT enviou à FUNAI o Estudo do Componente Indígena - ECI da BR-319/AM, segmento do km 250,0 a 655,7, integrante do EIA/RIMA da rodovia, para análise e anuência daquele Instituto quanto à Licença Prévia (Ofício nº 1167/2008/CGMAB/DPP - SEI nº 3045406).

8. Em 10/06/2009, a FUNAI emitiu o Ofício nº 185/2009/PRES-FUNAI, em que informou ao DNIT não haver óbices para a liberação da Licença Prévia da BR-319. Nesse sentido, seriam realizadas reuniões com as comunidades indígenas para definir as condicionantes do licenciamento (SEI nº 3045474).

9. Em 20/07/2009, o IBAMA recebeu o Ofício nº 216/2009/PRES-FUNAI, no qual foi informada a realização de reuniões com as comunidades indígenas com objetivo de apresentar os estudos do componente indígena, tendo o estudo sido aprovado pelas comunidades, na ocasião. Assim, a FUNAI iria elaborar parecer conclusivo contendo as medidas de compensação e mitigação dos impactos que deveriam constituir o Plano Básico Ambiental do empreendimento (SEI nº 3045618).

10. Em 24/11/2011, a FUNAI emitiu o Ofício nº 1191/2011/DPDS-FUNAI-MJ (SEI nº 3046568), o qual encaminhou ao IBAMA o novo Termo de Referência orientador dos Estudos Complementares do Componente Indígena da BR-319, trecho Manaus/AM - Porto Velho/RO. O documento foi recebido no DNIT, em 28/11/2011, contendo Termo de Referência para elaboração da complementação dos estudos de 47 Áreas Indígenas ao longo da extensão da rodovia.

11. Em resposta ao Ofício nº 1191/2011/DPDS-FUNAI-MJ, o DNIT enviou àquela Fundação o Ofício nº 582/DG, de 08/04/2013 (SEI nº 3046621), contendo esclarecimentos quanto ao licenciamento do segmento entre o km 250,0 e km 655,7 e contestação ao novo Termo de Referência FUNAI. Foi informado que das 47 Terras Indígenas requeridas pela FUNAI para o ECI, apenas 03 (três) se encontravam no interior do *buffer* de 40 km desde o eixo da rodovia, conforme preconizado pelo art. 3º da Portaria Interministerial MMA/MJ/MS/MC/MT nº 419/2011 como passível de interferência no licenciamento ambiental de empreendimentos rodoviários.

12. Em 11/06/2014, o IBAMA emitiu o Ofício 02001.006091/2014-16-COTRA/IBAMA (SEI nº 3046667), em que encaminhou à FUNAI o novo Termo de Referência para elaboração de Estudo de Impacto Ambiental e respectivo Relatório de Impacto Ambiental (EIA/RIMA), visando a continuidade do processo de licenciamento ambiental atinente à pavimentação/recuperação da BR 319/AM, trecho Manaus/AM a Porto Velho/RO – Sub-Trecho: km 250 à km 655,7 (Entr. com a BR-230 em Humaitá/AM), com 405,7 km de extensão no estado do Amazonas (trecho do meio). No documento, o IBAMA solicitou manifestação daquela Fundação quanto à existência de Terras Indígenas na região do empreendimento, em consonância à Portaria Interministerial nº 419/2011.

13. Em 30/06/2014 a FUNAI emitiu o Ofício nº 600/2014/PRES/FUNAI-MJ (SEI nº 3046919), contendo **Termo de Referência que indicou, preliminarmente, que deveriam ser estudadas 06 (seis) Terras Indígenas** (Apurinã do Igarapé Tauamirim, Apurinã do Igarapé São João, Nove de Janeiro, Ipixuna, Ariramba e Lago Capanã). Ademais, o TR apresentou o seguinte esclarecimento:

“Ressaltamos que os termos de referência anteriormente emitidos contemplavam um número maior de terras indígenas, ora por ter sido elaborado com base em legislação anterior, ora por ter considerado toda a extensão da rodovia, e não somente o sub-trecho licenciado. No entanto, fazemos a ressalva que não temos as coordenadas geográficas do sub-trecho, apenas mapas com o traçado, de forma que o presente termo de referência está sendo emitido com base em averiguação visual dos mapas, com base na distância de 40 km determinados no Anexo II da Portaria Interministerial nº 419/11, e somente será definitivo após o empreendedor fornecer as coordenadas geográficas do empreendimento, e posterior manifestação da CGGeo (Coordenação Geral de Geoprocessamento), CGID (Coordenação Geral de Identificação e Delimitação), e CGIIRC (Coordenação Geral de Índios Isolados e de Recente Contato).”

(destaques não originais)

14. Assim, o DNIT recebeu o Ofício nº 02001.002213/2015-86/CGTMO/IBAMA, no qual o órgão licenciador disponibilizou o Termo de Referência Provisório do Componente Indígena emitido pela FUNAI, que contemplava 06 (seis) TIs (SEI nº 3046984).

15. Em 09/04/2015 o DNIT enviou ofício à FUNAI (Ofício nº 465/2015/DG - SEI nº 3047078) reforçando a solicitação para estudo das 03 (três) TIs constantes no raio de 40 km da rodovia, à luz da Portaria Interministerial MMA/MJ/MinC/MS nº 419/2011 e conforme estabeleceu a sua revisão, a Portaria Interministerial MMA/MJ/MinC/MS nº 60/2015.

16. Em 15/01/2016, a FUNAI solicitou ao DNIT desconsiderar o Termo de Referência emitido anteriormente, visto que fora enviado com um erro material, configurado na inclusão da Terra Indígena Ipixuna, localizada a 59,5 km de distância da rodovia. O documento orientou que os estudos envolvessem 05 (cinco) terras indígenas, sendo: Apurinã do Igarapé Tauamirim, Apurinã do Igarapé São João, Ariramba, Nove de Janeiro e Lago Capanã (Ofício nº 47/2016/DPDS/FUNAI - SEI nº 3047224).

17. Em 24/07/2017, o DNIT enviou à FUNAI, mediante o Ofício nº 670/2017/CGMAB/DPP (SEI nº 3047261), a proposta de Plano de Trabalho para elaboração e execução dos Estudos do Componente Indígena-ECI incluindo a avaliação de impactos sociais, econômicos, culturais e ambientais da pavimentação da rodovia BR-319 (km 250 a km 655,7) nas Terras Indígenas (TIs) dos povos PARINTINTIN (TI Nove de Janeiro), APURINÃ (TIs Igarapé São João e Igarapé Tauamirim) e MURA (TIs Ariramba e Lago Capanã).” O referido Plano de Trabalho apresentou o seguinte esclarecimento quanto às TIs Igarapé do São João e Igarapé Tauamirim, localizadas a mais de 40 km do eixo da rodovia:

“Em reunião no dia 21/06/2017 na Fundação Nacional do Índio, conforme Ata no Anexo 4, ficou definido que para as Terras Indígenas Igarapé do São João e Igarapé Tauamirim, ambas da etnia Apurinã, não serão necessárias coletas de dados primários, sendo suficientes os estudos de dados secundários para a elaboração do Estudo do Componente Indígena (ECI) e do Plano Básico Ambiental Indígena (PBAI). Isso se deu pelo fato de ambas as TIs estarem fora do raio de 40Km da rodovia BR-319, por não haver ainda sequer traçado definido para a rodovia planejada AM-366 e por estas Terras estarem protegidas pelo Parque Nacional Nascentes do Lago Jari, localizado entre as TIs e a BR-319.”

18. Em 20/11/2017 a FUNAI informou ao DNIT a aprovação da proposta de Plano de Trabalho para realização do Estudo do Componente Indígena da BR-319/AM, do km 250 ao km 655,7 (Ofício nº 328/2017/CGLIC/DPDS/FUNAI - SEI nº 0286585).

19. Após as devidas tratativas junto à FUNAI, nas datas de 23, 24 e 26/10/2018 foram realizadas as primeiras reuniões entre o DNIT, a FUNAI e as etnias PARINTINTIN e MURA para apresentação da equipe consultora, do plano de trabalho e início das atividades de elaboração do ECI (Ofício nº 580/2018/CGLIC/DPDS-FUNAI – SEI nº 3047509, Memórias de Reunião e Listas de Presença – SEI nº 3047540 e nº 3047563). As próximas reuniões com as comunidades foram agendadas para o 1º semestre de 2019.

20. Portanto, entende-se que não houve redução da abrangência dos estudos indígenas na área de influência da BR-319/AM, e sim a manutenção do entendimento de que os estudos para o licenciamento ordinário da BR-319/AM, entre o km 250,0 e 655,7, estão sendo desenvolvidos em consonância à Portaria Interministerial MMA/MJ/MinC/MS nº 60/2015, que regulamentou a atuação dos órgãos e entidades da Administração Pública Federal envolvidos no licenciamento ambiental.

1) (...) b) se foi realizada a consulta às comunidades indígenas e tradicionais (ribeirinhas, extrativistas e outras) afetadas pela reabertura ou pavimentação da BR-319, nos termos da Convenção nº 169 da OIT, tanto na região do eixo, quanto nas vicinais da BR 319;

21. Em relação à consulta prevista na Convenção nº 169 da OIT, o assunto será tratado adiante, na resposta ao item 2 do Ofício nº 111/2019/5º OFÍCIO/PR/AM (SEI nº 2953729).

22. Conforme o histórico acima descrito, na resposta ao item “1-a)” do Ofício nº 111/2019/5º OFÍCIO/PR/AM (SEI nº 2953729), o Estudo do Componente Indígena da BR-319/AM, km 250,0 ao km 655,7 está em elaboração pelo DNIT, com devida aprovação da FUNAI e participação dos povos indígenas, conforme previsto nos normativos do licenciamento ambiental federal.

23. No tocante às comunidades ribeirinhas e extrativistas, importante esclarecer que o EIA/RIMA do empreendimento também se encontra em elaboração pelo DNIT, em consonância ao Termo

de Referência emitido pelo IBAMA, sendo as consultas às comunidades tradicionais realizadas no âmbito do Portaria Interministerial MMA/MJ/MinC/MS nº 60/2015.

24. Em relação à viabilidade econômica para reconstrução do pavimento da BR-319/AM, é importante destacar que a inauguração da rodovia ocorreu em 1976. Naquela época, foi realizado Estudo de Viabilidade Técnico-Econômica, entre 1967 e 1968, pelo Consórcio Transcon/Berger.

25. Posteriormente, as obras de reconstrução do pavimento da BR-319/AM foram inseridas no âmbito do Programa de Aceleração de Crescimento - PAC do Governo Federal. A elaboração dos projetos de engenharia referentes ao empreendimento teve início em 2005, antes da publicação da Portaria/DG nº 1.705/2007, de 14/11/2007, que determinava a realização de Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental - EVTEA. Além disso, posteriormente, foi publicada a Portaria/DG nº 1.562, de 26/12/2008 que dispensava a realização de EVTEA para as obras do PAC.

26. Ademais, entende-se oportuno mencionar o Acórdão nº 275/2010 – TCU – Plenário, que tratou da solicitação da Comissão de Meio Ambiente, Defesa do Consumidor e Fiscalização e Controle – CMA do Senado Federal, de realização de auditoria contábil, financeira, orçamentária e operacional nas obras de pavimentação e recuperação da BR-319, trecho Manaus/AM a Porto Velho/RO. O referido documento trata da relevância da pavimentação da BR-319 para a segurança nacional e interesse social da região norte do país, não podendo ser avaliados estritamente os aspectos econômicos do empreendimento. A principal justificativa para a construção da rodovia reside nos aspectos de integração, estratégia de suporte logístico militar, presença do Estado, saúde e assistência social, combate a endemias, dentre outros.

1) (...) d) se em algum momento houve discussão quanto ao sistema logístico (modal) mais adequado ao Estado do Amazonas e à região da BR 319 (estrada de ferro, rodovia, hidrovía), informando data, local e participantes, em caso positivo, bem como conclusões e fundamentos, com cópia dos documentos pertinentes.

27. Em relação à discussão sobre o sistema logístico mais adequado, entende-se oportuno mencionar trechos do Relatório e do Voto do Acórdão nº 275/2010 – TCU – Plenário, *in verbis*:

“(…)

No que concerne aos tempos de paz, o Exército salienta que os modais aéreo e hidroviário, apesar de indispensáveis, apresentam desvantagens que comprometem a eficiência e a rapidez do apoio logístico. (...)

O Exército Brasileiro, por intermédio da 12ª Região Militar, afirma que a BR-319 será uma alternativa que irá minimizar os problemas dos outros modais existentes.

(…)

Questão 4 – Existem estudos que indiquem que a recuperação da BR 319 seja mais vantajosa frente às outras alternativas de transporte da região?

(…)

“Como analisado anteriormente, a reconstrução e utilização da BR 319 não exclui outras possibilidades de transporte, pois em qualquer região desenvolvida, utilizam-se diversos modais, conforme as necessidades de transporte, tempo, custo, segurança e riscos envolvidos.

No Amazonas, a utilização do transporte rodo-fluvial, de cabotagem e aéreo decorre das peculiaridades da região e da falta de ligação terrestre com o Centro-Sul do país. A partir do momento que se possa utilizar o meio rodoviário puro, poderá ser deslocada parte da demanda atendida hoje pelos demais modais, adaptando-se às necessidades envolvidas.

III – Conclusão.

(…)

O tipo de modal escolhido depende da carga transportada, dos custos envolvidos, do tempo para disponibilizar a carga, da segurança e risco que envolve o transporte, portanto, um modal não exclui outro. (...)”

(destaques não originais)

28. Portanto, entende-se que a reconstrução do pavimento da BR-319/AM contribuirá para o desenvolvimento do transporte multimodal na região e facilitará a atuação do Estado em ações de

segurança nacional e fiscalização, bem como na execução de políticas públicas para as populações do entorno da rodovia.

2) informe se há interesse do órgão na assinatura de acordo com o MPF no sentido de garantir a adequada realização da consulta prévia, livre e informada prevista na Convenção nº 169 da OIT (Decreto nº 5.051/2004) às comunidades tradicionais e indígenas potencialmente afetadas pela pavimentação/manutenção da BR-319, incluindo as comunidades próximas aos ramais, dado o previsível aumento de fluxo e abertura de novas vias de acesso (como a rodovia AM-366 na região de Tapauá/AM e outras).

29. O DNIT entende que o licenciamento ambiental ordinário de obras de infraestrutura de transportes, tal como este caso (reconstrução do pavimento da BR-319/AM - Trecho do Meio), deve observar os critérios e procedimentos previstos na Portaria Interministerial MMA/MJ/MinC/MS nº 60/2015, o que inviabiliza que este Departamento manifeste interesse em assinar o acordo proposto por esse MPF. Nesse ponto, o licenciamento ambiental da BR-319/AM está sendo regularmente conduzido à luz da Portaria Interministerial MMA/MJ/MinC/MS nº 60/2015.

30. Diante do contexto apresentado, entendendo a importância da rodovia federal BR-319 para o desenvolvimento econômico e social da região norte do país, o DNIT manifesta pela continuidade do cronograma de elaboração dos estudos do componente indígena da rodovia e permanece à disposição para demais esclarecimentos quanto ao licenciamento ambiental da reconstrução do pavimento da BR-319/AM, Trecho do Meio.

31. Sem mais, firmo meus votos de estima e apreço.

ANTÔNIO LEITE DOS SANTOS FILHO
Diretor Geral



Documento assinado eletronicamente por **Antônio Leite dos Santos Filho, Diretor-Geral**, em 06/05/2019, às 19:44, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015.



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site http://sei.dnit.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0, informando o código verificador **3124831** e o código CRC **FDAEC641**.

Referência: Caso responda este Ofício, indicar expressamente o Processo nº 50600.013571/2019-31

SEI nº 3124831



MINISTÉRIO DA
INFRAESTRUTURA



Setor de Autarquias Norte | Quadra 3 | Lote A
CEP 70040-902
Brasília/DF |

Destinatário: Fernando Medeiros Soave - SEDEZ/AR
Rua: Procuradoria Republicana DY 1100 4566 430
RECEBIDO em 4 / 5 / 19
Verdes 11:24
Assinatura ou Carimbo

DISCRIMINAÇÃO
OP 35766/2019 CEP-69057-026
SEZ-50600.013571/2019-31
Proc. Rep. Estado Amazonas AM
Av. André Bello nº 358. Aracaju

Destinatário:

Rua: N°

RECEBIDO em / /
Assinatura ou Carimbo

DISCRIMINAÇÃO
.....
.....
.....

Destinatário:

Rua: N°

RECEBIDO em / /
Assinatura ou Carimbo

DISCRIMINAÇÃO
.....
.....
.....

Destinatário:

Rua: N°

RECEBIDO em / /
Assinatura ou Carimbo

DISCRIMINAÇÃO
.....
.....
.....

ELGIN

CD-RW
700 MB 12x 80 MIN

n° 50600.013575/2019-31
OF: 35766/2019

Enc: Encaminha OFÍCIO nº 160/2020/9OFÍCIO/PR/AM. Prazo: 30 dias

Diretoria Geral

sex 07/08/2020 11:37

Para:APOIO DG <apoiodg@dnit.gov.br>;

 1 anexo

PR-AM-00045400.2020.pdf;

De: PRAM-oficio9 <PRAM-oficio9@mpf.mp.br>

Enviado: sexta-feira, 7 de agosto de 2020 11:27

Para: Diretoria Geral

Assunto: Encaminha OFÍCIO nº 160/2020/9OFÍCIO/PR/AM. Prazo: 30 dias

Ao Senhor

ANTÔNIO LEITE DOS SANTOS FILHO

Diretor-Geral do DNIT - Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes

Senhor Diretor-Geral,

De ordem do Procurador da República, Dr. Rafael da Silva Rocha, titular do 9º Ofício da Procuradoria da República no Amazonas, encaminhamos, em anexo, o OFÍCIO nº 160/2020/9OFÍCIO/PR/AM, referente ao PA 1.13.000.000307/2014-19, solicitando informações. O expediente também foi encaminhado via correios.

Por gentileza, acusar recebimento deste.

Atenciosamente,

MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL

Procuradoria da República no Amazonas

9º Ofício

Av. André Araújo, 358 - Aleixo - 69060-000 - Manaus-AM

Telefone: (92) 2129-4756/4757/4674

PRAM-oficio9@mpf.mp.br

www.pram.mpf.mp.br