



## **REQUERIMENTO Nº       , DE 2018**

Com fulcro nos art. 71, IV, da Constituição Federal, e nos termos regimentais, requeiro seja encaminhado ao Tribunal de Contas da União (TCU) pedido de realização de fiscalização no Instituto do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (IBAMA), no Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT), e onde mais esse egrégio Colegiado considerar necessário, a fim de, mediante exame do procedimento de licenciamento das obras da BR-319/AM/RO, apurar os fatos, e, eventualmente, identificar os responsáveis e quantificar o dano, em relação ao seguinte:

- 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 Compromisso assinado em 2007, pelo IBAMA e pelo DNIT;
- b) inutilidade dos estudos ambientais produzidos pelos contratados pelo DNIT para atendimento às exigências do licenciamento ambiental do empreendimento, que consumiram até o momento 111 milhões de reais.

### **JUSTIFICAÇÃO**

O licenciamento ambiental para a recuperação da pavimentação da BR-319/AM/RO tornou-se um processo complexo e conflituoso. Desde 2009, quando o DNIT apresentou os primeiros estudos ao IBAMA, ocorreram diversas reuniões e intensa troca de ofícios entre diversos entes governamentais, sem que até hoje tenha sido obtida



SF/18581.85494-78



autorização para a execução das obras no chamado “trecho do meio” da rodovia, que abrange aproximadamente 400 km, situados entre as cidades de Humaitá e Careiro, no Estado do Amazonas.

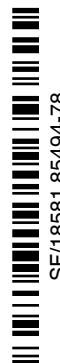
Em resposta aos questionamentos feitos na audiência pública realizada no último 10 de julho, o Dnit encaminhou a esta Comissão documentação que informa que já foram despendidos 111 milhões de reais em estudos e programas exigidos pelo IBAMA para o licenciamento da rodovia, sem que, até o momento tenha sido obtida licença para a execução da obra.

Deve-se reconhecer que a pavimentação de rodovias na Região Amazônica, a par de promover o desenvolvimento econômico e transformações sociais, tem grande potencial de causar impactos socioambientais negativos, que devem ser controlados por meio do estabelecimento de políticas públicas capazes de evitar a degradação ambiental da floresta. Esse argumento, no entanto, não pode prejudicar a população daquela região, que se mantém isolada e privada do direito à livre locomoção e do acesso a serviços básicos de educação e saúde, por exemplo.

Os estudos ambientais para atendimento às exigências do licenciamento ambiental do empreendimento, até o momento, foram inúteis para alcançar a finalidade a que se destinam, qual seja, a autorização do IBAMA para início das obras de recuperação. Os vultosos recursos públicos empregados na realização desses estudos demandam a atuação do Controle Externo com o objetivo de averiguar se, eventualmente, está caracterizado desperdício de recursos públicos.

Além disso, em decorrência da diligência realizada por esta Comissão no início deste ano, verificamos a existência de um trecho de 34 km, em que a pavimentação foi recuperada, mas se encontra em franca degradação, porque o trecho, embora tenha revestimento asfáltico, ficou fora dos segmentos em que foram permitidas obras de restauração e de reconstrução pelo IBAMA. Ora, se o trecho está pavimentado, como outros segmentos da rodovia para os quais foi exigido licenciamento ambiental simplificado, por que esses 34 km ficaram fora do acordo que permitiu a restauração?

Por esses motivos, apresento este requerimento de solicitação de fiscalização ao Tribunal de Contas da União, para que seja examinado o procedimento de licenciamento ambiental da BR-319/AM/RO, e



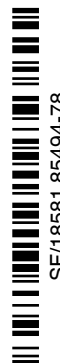


**SENADO FEDERAL**  
**Gabinete do Senador Eduardo Braga**

quantificado eventual dano ao Erário, decorrente do procedimento de licenciamento da rodovia.

Sala da Comissão,

Senador EDUARDO BRAGA



SF/18581.85494-78