



## **Anexo 1**

Matriz de impacto da fase de implantação (obra de restauração) da BR-319/AM, trecho do meio.

A respeito da matriz apresentada, os quadrados marcados em cinza representam as relações adversas ou predominantemente adversas entre impactos e aspectos ou entre atividades e aspectos. Os quadrados marcados com verde também correlacionam impactos e atividades com os aspectos, porém representam as relações benéficas ou predominantemente benéficas.





## **Anexo 2**

Matriz de impacto da fase de operação da BR-319/AM, trecho do meio.

A respeito da matriz apresentada, os quadrados marcados em cinza representam as relações adversas ou predominantemente adversas entre impactos e aspectos ou entre atividades e aspectos. Os quadrados marcados com verde também correlacionam impactos e atividades com os aspectos, porém representam as relações benéficas ou predominantemente benéficas.

## Anexo 3

Tabela síntese dos impactos decorrentes da fase de implantação da obra de restauração da BR-319/AM, trecho do meio.

Legenda: Ad = adverso; Be = benéfico; Di = direto; Ind = indireto; Pe = permanente; T = temporário; I = imediato; Mp = médio prazo; Lp = longo prazo; Lc = local; Rg = regional; Gr = grande; Pr = presente; Au = ausente; Si = sinérgico; NS = não sinérgico; M2 = magnitude pequena; M3 = magnitude média; M4 = magnitude grande; M5 = magnitude muito grande; PB = probabilidade baixa; PM = probabilidade média; PA = probabilidade alta; PC = probabilidade certa; NN = norma nacional; NI norma internacional; SE = sem enquadramento legal

MEIO FÍSICO																	
Fase	Impacto	Atividade/Ação	Aspecto Ambiental	Classificação do impacto										Análise			
				Natureza	Ocorrência	Duração	Temporalidade	Reversibilidade	Abrangência	Cumulatividade	Sinérgia	Magnitude	Probabilidade de ocorrência	Enquadramento legal	Sinérgia	Cumulatividade	Observações
Implantação	Poluição do Ar	Implantação de canteiros, acampamentos e demais obras de apoio; Terraplanagem; Drenagem e obras de arte corrente; Pavimentação; Obras de arte especiais; Desmontagem do canteiro de obras; Retirada de entulho e resíduos	Intensificação do tráfego	Ad	Di/Ind	T	I	R	Lc	Pr	Si	M2	PC	NN	Embora baixa, apresenta uma sinergia com aumento de riscos à saúde, podendo resultar em uma maior pressão sobre a infraestrutura urbana.	Embora o empreendimento possua características lineares, com atividades ocorrendo de forma sequencial, ainda assim o fluxo dos veículos e maquinários pelo trecho acabam intensificando a suspensão de particulados (poeira). Pela característica de propagação destes particulados ações decorrentes na terraplanagem podem se acumular com as atividades de drenagem e obras de arte corrente, em trecho vizinhos. Esta cumulatividade de impactos pode ser minimizada com as ações preventivas.	Pode acarretar problemas de saúde na população humana e animal. A poeira formada com o movimento dos veículos pode acarretar em acidentes rodoviários, caso não mitigado.
Implantação	Poluição Sonora	Implantação de canteiros, acampamentos e demais obras de apoio; Terraplanagem; Drenagem e obras de arte corrente; Pavimentação; Obras de arte especiais; Desmontagem do canteiro de obras; Retirada de entulho e resíduos	Aglomerações de pessoas; Intensificação de uso do espaço; Intensificação do tráfego; Melhorar trafegabilidade	Ad	Di/Ind	T	I	R	Lc	Pr	Si	M3	PC	NN	A poluição sonora somada a alteração no comportamento da fauna pode resultar na diminuição da abundância da fauna local e em uma maior pressão sobre as espécies vulneráveis.	Embora o empreendimento possua características lineares, com atividades ocorrendo de forma sequencial, ainda assim o fluxo dos veículos e maquinários pelo trecho acabam intensificando a poluição sonora, no mesmo tempo e espaço. Esta cumulatividade de impactos pode se dar nas atividades de terraplanagem e obras de arte corrente em trecho vizinhos, por exemplo.	Atingirá os operários em atividade, a população das proximidades e os indivíduos da fauna local.
Implantação	Indução a processos erosivos	Implantação de canteiros, acampamentos e demais obras de apoio; Terraplanagem; Drenagem e obras de arte corrente; Pavimentação; Obras de arte especiais; Desmontagem do canteiro de obras; Retirada de entulho e resíduos	Intensificação do tráfego; Movimentação da terra	Ad	Di/Ind	T	MP	R	Lc	Au	Si	M2	PA	NN	A indução de processos erosivos somada a contaminação do solo e/ou da água pode resultar na alteração dos habitats aquáticos e diminuição da fauna local.	Ausente	São processos de contínuo desenvolvimento e agravamento, caso não forem mitigados e causam problemas geotécnicos ao empreendimento e aos corpos hídricos próximos.



Implantação	Contaminação do solo e/ou da água	Implantação de canteiros, acampamentos e demais obras de apoio; Terraplanagem; Drenagem e obras de arte corrente; Pavimentação; Obras de arte especiais; Desmontagem do canteiro de obras; Retirada de entulho e resíduos	Intensificação do tráfego; Possibilidade de derramamento de efluentes inflamáveis; Geração de resíduos e efluentes	Ad	Di/Ind	T	I	R	Lc	Au	Si	M3	PM	NN	A contaminação do solo e/ou da água somada a indução de processos erosivos pode resultar na alteração dos habitats aquáticos e diminuição da fauna local.	Ausente	Quantitativo de cursos hídricos e a localização da rodovia em um interflúvio entre duas importantes bacias: Purus e Madeira. Estes dois fatores combinados podem intensificar a propagação do poluente na região.
Implantação	Aumento do risco de enchentes	Implantação de canteiros, acampamentos e demais obras de apoio; Terraplanagem; Drenagem e obras de arte corrente; Obras de arte especiais	Remoção da vegetação; Aumento de carga de sedimentos; Movimentação da terra;	Ad	Di/Ind	T	Mp	R	Lc	Au	Si	M2	PA	NN	O aumento do risco de enchentes somado a contaminação do solo e/ou da água pode resultar no aumento dos riscos à saúde	Ausente	Poderá acarretar problemas geotécnicos e de rodagem para a rodovia, além de poder atingir a população adjacente.
Implantação	Controle de processos erosivos	Serviços de reabilitação ambiental	Recuperação da área	Be	Di	Pe	Mp	R	Lc	Au	Si	M3	PC	NN	O controle do processos erosivos combinado com o aumento da cobertura florestal potencializa na proteção do solo e/ou recursos hídricos.	Ausente	O solo da região amazônica é tipicamente arenoso.
Implantação	Proteção do solo e/ou dos recursos hídricos	Serviços de reabilitação ambiental	Recuperação da área	Be	Ind	Pe	Mp	R	Lc	Au	Si	M2	PC	NN	A proteção do solo e/ou dos recursos hídricos combinado com o menor risco de enchentes minimizam a contaminação do solo e/ou recursos hídricos, além de promover a manutenção do equilíbrio ambiental e melhorar a qualidade de vida da comunidade local.	Ausente	Quantitativo de cursos hídricos e a localização da rodovia em um interflúvio entre duas importantes bacias: Purus e Madeira. Estes dois fatores combinados podem intensificar a propagação do poluente na região.
Implantação	Menor riscos de enchentes	Serviços de reabilitação ambiental	Recuperação da área	Be	Ind	Pe	Mp	R	Lc	Au	NS	M2	PC	NN	---	Ausente	---

## MEIO BIÓTICO

Fase	Impacto	Atividade/Ação	Aspecto Ambiental	Classificação do impacto										Análise			
				Natureza	Ocorrência	Duração	Temporalidade	Reversibilidade	Abrangência	Cumulatividade	Sinergia	Magnitude	Probabilidade de ocorrência	Enquadramento legal	Sinergia	Cumulatividade	Observações
Implantação	Alteração no comportamento da fauna	Implantação de canteiros, acampamentos e demais áreas de apoio; Terraplanagem; Drenagem e obras de arte corrente; Pavimentação; Obras de arte especiais; Desmontagem do canteiro de obras; Retirada de entulhos e resíduos	Aglomerado de pessoas; Intensificação de uso do espaço; Intensificação do tráfego; Remoção da vegetação; Possibilidade de derramamento de efluentes inflamáveis; Geração de resíduos e efluentes; Aumento de carga de sedimentos	Ad	Di/ind	T	I	R	Rg	Au	Si	M3	PC	SE	A alteração no comportamento da fauna somado a pressão sobre espécies vulneráveis resulta na diminuição na abundância da fauna e floral local.	Ausente	Registro de espécies ameaçadas de extinção, endêmicas e raras. Grande diversidade de primatas e a presença de cervídeos e carnívoros, táxons sensíveis a alteração do meio.

Implantação	Pressão sobre espécies vulneráveis	Implantação de canteiros, acampamentos e demais áreas de apoio; Terraplanagem; Drenagem e obras de arte corrente; Pavimentação; Obras de arte especiais; Desmontagem do canteiro de obras; Retirada de entulhos e resíduos	Aglomerado de pessoas; Intensificação de uso do espaço; Intensificação do tráfego; Remoção da vegetação; Possibilidade de derramamento de efluentes inflamáveis; Geração de resíduos e efluentes; Aumento de carga de sedimentos; Movimento da terra	Ad	Di/ind	T	I	R	Rg	Au	Si	M3	PC	NI	Apresenta sinergia com incêndios florestais, fragmentação, efeito de borda, potencializando a alteração no comportamento da fauna.	Ausente	Registro de espécies ameaçadas de extinção, endêmicas e raras. Grande diversidade de espécies cinegéticas e xerimbabo. Além de espécies sensíveis a alteração do habitat e proximidade com o homem, como o macaco-barrigudo ( <i>Lagothrix cana</i> ). Destaca-se, ainda, a quantidade de espécies endêmicas da herpetofauna. Foram registradas 13 espécies de flora ameaçadas nacionalmente e 26 internacionalmente.
Implantação	Riscos de incêndios florestais	Implantação de canteiros, acampamentos e demais áreas de apoio; Terraplanagem; Pavimentação; Drenagem e obras de arte corrente; Pavimentação; Obras de arte especiais; Desmontagem do canteiro de obras; Reirada de entulho e resíduos	Possibilidade de derramamento de efluentes inflamáveis; Intensificação do tráfego	Ad	Di/Ind	T	I	R	Lc	Pr	Si	M2	PB	NN	Apresenta sinergia com a redução da cobertura florestal, potencializando a perda de espécies e aumentando a pressão sobre espécies vulneráveis	Cumulativo em até três atividades dentro da obra.	Registro de espécies ameaçadas de extinção, endêmicas e raras. Localização em área prioritária para a conservação da biodiversidade, Bioma Amazônico.
Implantação	Redução da cobertura florestal e perda de habitat	Implantação de canteiros, acampamentos e demais áreas de apoio; Terraplanagem; Pavimentação; Drenagem e obras de arte corrente; Pavimentação; Obras de arte especiais; Desmontagem do canteiro de obras; Reirada de entulho e resíduos	Remoção da vegetação; Possibilidade de derramamento de efluentes inflamáveis	Ad	Di/ind	T	I	R	Lc	Au	Si	M2	PC	NN	Apresenta sinergia com incêndios florestais, fragmentação, efeito de borda, aumentando a pressão sobre espécies vulneráveis	Ausente.	Registro de espécies ameaçadas de extinção, endêmicas e raras. Localização em área prioritária para a conservação da biodiversidade, Bioma Amazônico. A presença de Ucs ao longo da rodovia é uma situação pré-existente que contribui para a diminuição da fragilidade da região ao impacto.
Implantação	Interferência em áreas legalmente protegidas	Implantação de canteiros, acampamentos e demais áreas de apoio; Terraplanagem; Drenagem e obras de arte corrente; Pavimentação; Obras de arte especiais	Remoção da vegetação; Possibilidade de derramamento de efluentes inflamáveis; Geração de resíduos e efluentes; Aumento de carga de sedimentos; Movimentação da terra	Ad	Ind	T	MP	R	Lc	Au	Si	M3	PC	NI	Apresenta sinergia com incêndios florestais, fragmentação, efeito de borda, aumentando a pressão sobre espécies vulneráveis.	Ausente.	Existem sete UC em um raio de 10 km no eixo da rodovia, sendo que três tangenciam a faixa de domínio da rodovia.
Implantação	Aumento na incidência da doenças	Implantação de canteiros, acampamentos e demais áreas de apoio; Terraplanagem; Drenagem e obras de arte corrente; Pavimentação; Obras de arte especiais; Serviços de reabilitação ambiental; Retirada de entulhos e resíduos	Intensificação de uso do espaço; Remoção da vegetação; Geração de resíduos e efluentes; Recuperação da área; Limpeza do terreno	Ad	Di/Ind	T	MP	R	Rg	Au	Si	M3	PC	NN	Apresenta sinergia com a redução da cobertura florestal, alterando a qualidade de vida da população.	Ausente	Registro de espécies ameaçadas de extinção, endêmicas e raras. Presença de vetores e/ou reservatórios de agentes etiológicos, como: <i>Anopheles</i> , <i>Didelphis sp</i> , <i>Leontocebus sp</i> , <i>Lagothrix sp</i> , <i>Sapajus sp</i> , <i>Saimiri sp</i> , <i>Necomys sp</i> , <i>Oecomys sp</i> , dentre outras citadas no estudo.

Implantação	Alteração do habitat aquático e perda da fauna	Implantação de canteiros, acampamentos e demais áreas de apoio; Terraplanagem; Drenagem e obras de arte corrente; Pavimentação; Obras de arte especiais; Desmontagem do canteiro de obras; Retirada de entulhos e resíduos	Intensificação do tráfego; Remoção da vegetação; Possibilidade de derramamento de efluentes inflamáveis; Geração de resíduos e efluentes; Aumento de carga de sedimentos; Movimentação da terra	Ad/Be	Di/ind	T	I	R	Rg	Au	Si	M3	PM	NI	Apresenta sinergia com a redução da cobertura florestal e fragmentação.	Ausente	Registro de espécies ameaçadas de extinção e endêmicas. Diversidade altíssima de espécies raras. Organismos bentônicos sensíveis a alterações do meio.
Implantação	Manutenção da cobertura vegetal	Serviços de reabilitação ambiental	Recuperação de área	Be	Di	Pe	MP	Ir	Lc	Au	Si	M3	PC	NN	A manutenção da cobertura florestal somado a redução na incidência de vetores doenças na alteração da qualidade de vida.	Ausente	---
Implantação	Controle na incidência de doenças	Serviços de reabilitação ambiental; Retirada de entulho e resíduos	Recuperação de área; Limpeza do terreno	Be	Di	Pe	MP	Ir	Lc	Au	Si	M3	PC	NN	O controle na incidência de doenças somado a manutenção da cobertura vegetal resulta na alteração da qualidade de vida.	Ausente	---
Implantação	Diminuição na abundância da fauna e flora local	Implantação de canteiros, acampamentos e demais áreas de apoio; Terraplanagem; Drenagem e obras de arte corrente; Pavimentação; Obras de arte especiais; Desmontagem do canteiro de obras; Retirada de entulhos e resíduos	Aglomeração de pessoas; Intensificação de uso do espaço; Intensificação do tráfego; Remoção da vegetação; Aumento de carga de sedimentos;	Ad	Ind	T	I	R	Rg	Au	Si	M3	PC	NN	A diminuição na abundância da fauna e flora local somado a redução da cobertura florestal e perda de habitat resulta na pressão sobre espécies vulneráveis.	Ausente	A diminuição na abundância da fauna não está relacionada, necessariamente, a mortalidade dos espécimes, mas também a diminuição de sua abundância devido ao afugentamento provocado pelas atividades. É importante perceber que este impacto afeta a população como um todo, sendo por isso considerado regional. A presença de Ucs ao longo da rodovia é uma situação pré-existente que contribui para a diminuição da fragilidade da região ao impacto.
Implantação	Atropelamento da fauna	Implantação de canteiros, acampamentos e demais áreas de apoio; Terraplanagem; Drenagem e obras de arte corrente; Pavimentação; Obras de arte especiais; Desmontagem do canteiro de obras; Retirada de entulhos e resíduos	Intensificação do tráfego; Melhor trafegabilidade	Ad	Ind	T	I	Ir	Rg	Au	Si	M3	PC	SE	Apresenta sinergia com o efeito barreira, potencializando a pressão sobre espécies vulneráveis.	Ausente	Registro de espécies ameaçadas de extinção, endêmicas e raras. O monitoramento de atropelamento registrou uma maior incidência de atropelamentos em <i>Rhinella sp</i> e <i>Dasyprocta sp</i> , espécies com grande abundância na AE.
Implantação	Fragmentação da vegetação	Implantação de canteiros, acampamentos e demais áreas de apoio	Remoção da vegetação; Possibilidade de derramamento de efluentes inflamáveis	Ad	Ind	T	I	R	Lc	Au	Si	M3	PB	NN	Apresenta sinergia com o atropelamento da fauna e redução da cobertura florestal, potencializando o efeito de borda e o efeito barreira	Ausente	Registro de espécies ameaçadas de extinção, endêmicas e raras. Localização em área prioritária para a conservação da biodiversidade, Bioma Amazônico.
Implantação	Efeito barreira	Implantação de canteiros, acampamentos e demais áreas de apoio	Remoção da vegetação	Ad	Ind	T	I	R	Lc	Au	Si	M3	PB	NN	Apresenta sinergia com o efeito de borda, potencializando a alteração do habitat e do comportamento da fauna.	Ausente	Registro de espécies ameaçadas de extinção, endêmicas e raras. Exerce uma forte pressão nas espécies de roedores, táxon de maior representatividade nos mamíferos, e de anuros e lagartos, táxons também muito bem representados no levantamento. A presença de Ucs ao longo da rodovia é uma situação pré-existente que contribui para a diminuição da fragilidade da região ao impacto.

Implantação	Efeito de borda	Implantação de canteiros, acampamentos e demais áreas de apoio	Remoção da vegetação	Ad	Ind	T	I	R	Lc	Au	Si	M3	PB	NN	Apresenta sinergia com o efeito barreira, potencializando a alteração do hábitat e do comportamento da fauna.	Ausente	Este impacto é um agravante as espécies ameaçadas de extinção, endêmicas e raras registradas no estudo. Devido ao microclima da Floresta Amazônica, o efeito de borda neste bioma é bem evidente, com alteração da comunidade florística. Localização em área prioritária para a conservação da biodiversidade, Bioma Amazônico.
Implantação	Maior proteção de habitats aquáticos	Serviços de reabilitação ambiental	Recuperação de área	Be	Ind	Pe	Mp	Ir	Lc	Au	Si	M3	PC	NI	Apresenta sinergia com a manutenção da cobertura vegetal, favorecendo o equilíbrio ambiental, menor pressão sobre espécies vulneráveis, Ucs e APPs, além de uma melhor qualidade de vida.	Ausente	---
Implantação	Perda da biodiversidade	Implantação de canteiros, acampamentos e demais áreas de apoio; Terraplanagem; Drenagem e obras de arte corrente; Pavimentação; Obras de arte especiais	Intensificação de uso do espaço; Remoção da vegetação; Aumento da carga de sedimentos	Ad	Ind	T	I	R	Lc	Au	Si	M3	PC	NI	Apresenta sinergia com a redução da cobertura florestal, a fragmentação, pressão sobre espécies vulneráveis, dentre outros, potencializando o desequilíbrio ecológico, baixa qualidade de vida e pressão sobre infraestruturas hospitalares.	Ausente	---
Implantação	Conservação da biodiversidade	Serviços de reabilitação ambiental	Recuperação de área	Be	Ind	Pe	Mp	Ir	Lc	Au	Si	M3	PC	NI	Apresenta sinergia com a manutenção da cobertura vegetal, potencializando o equilíbrio ecológico e minimizando a pressão sobre espécies vulneráveis, APPs e Ucs..	Ausente	---

## MEIO SOCIOECONÔMICO

Fase	Impacto	Atividade/Ação	Aspecto Ambiental	Classificação do impacto										Análise			
				Natureza	Ocorrência	Duração	Temporalidade	Reversibilidade	Abrangência	Cumulatividade	Sinergia	Magnitude	Probabilidade de ocorrência	Enquadramento legal	Sinergia	Cumulatividade	Observações
Implantação	Geração de emprego e renda	Contratação de serviços e equipamentos; Contratação de mão de obra	Demanda de produtos e/ou serviços especializados; Demanda de profissionais	Be	Di	T	I	R	Lc	Au	Si	M3	PC	NN	A geração de emprego e renda somado a dinamização da economia local resulta na alteração da qualidade de vida.	Ausente	Principal impacto desencadeador dos demais impactos socioeconômicos positivos do empreendimento.

Implantação	Aumento de riscos à saúde	Contratação de serviços e equipamentos; Contratação de mão de obra; Implantação de canteiros de obras, acampamentos e demais áreas de apoio; Terraplanagem; Drenagem e obras de arte corrente; Pavimentação; Obras de arte especiais; Desmontagem do canteiro de obras; Retirada de entulho e resíduos	Demanda de produtos e/ou serviços especializados; Demanda de profissionais; Aglomeração de pessoas; Intensificação do tráfego; Remoção da vegetação; Melhor trafegabilidade; Geração de resíduos e efluentes; Aumento de carga de sedimentos; Maior visibilidade do empreendimento;	Ad	Di/Ind	T	MP	R	Lc	Au	Si	M3	PC	NN	O aumento de riscos à saúde somado a pressão sobre a infraestrutura de serviços públicos locais resulta na alteração da qualidade de vida.	Ausente	---
Implantação	Interferência nas comunidades locais tradicionais ou não tradicionais	Implantação de canteiros de obras, acampamentos e demais áreas de apoio; Terraplanagem; Drenagem e obras de arte corrente; Pavimentação; Obras de arte especiais; Desmontagem do canteiro de obras; Retirada de entulho e resíduos	Intensificação de uso do espaço; Intensificação do tráfego; Remoção da vegetação; Geração de resíduos e efluentes; Aumento de carga de sedimentos; Movimentação da terra; Maior visibilidade do empreendimento;	Ad	Di/Ind	T	I	R	Lc	Au	NS	M3	PC	SE	---	Ausente	---
Implantação	Aumento do fluxo de veículos e acidentes	Implantação de canteiros de obras, acampamentos e demais áreas de apoio; Terraplanagem; Drenagem e obras de arte corrente; Pavimentação; Obras de arte especiais; Desmontagem do canteiro de obras; Retirada de entulho e resíduos	Intensificação do tráfego; Melhor trafegabilidade	Ad	Di/Ind	T	I	R	Lc	Au	Si	M3	PC	SE	O aumento do fluxo de veículos e acidentes somado a pressão sobre a infraestrutura e serviços locais resulta na alteração da qualidade de vida.	Ausente	---
Implantação	Aumento do afluxo populacional	Implantação de canteiros de obras, acampamentos e demais áreas de apoio; Contratação de mão de obra; Pavimentação	Maior visibilidade do empreendimento;	Ad/Be	Ind	T	I	R	Lc	Au	NS	M3	PC	SE	---	Ausente	A criação de expectativas em relação ao empreendimento pode atrair pessoas em busca de oportunidades de trabalho, tanto nos meios formais, como por exemplo as atividades de implantação da obra e oferta de serviços, e também em atividades ilegais como grilagem, atividades agropecuárias e garimpo.

Implantação	Criação de expectativas na população	Contratação de serviços e equipamentos; Contratação de mão de obra; Implantação de canteiros de obras, acampamentos e demais áreas de apoio; Terraplanagem; Drenagem e obras de arte corrente; Pavimentação;	Demanda de produtos e/ou serviços especializados; Demanda de profissionais; Maior visibilidade do empreendimento,	Ad/Be	Di	T	I	R	Ex	Au	Si	M5	PC	SE	A Criação de expectativa em relação ao empreendimento somado à geração de trabalho e renda, resulta na dinamização da economia local.	Ausente	Em informações coletadas no Levantamento de campo do meio socioeconômico realizado junto aos moradores residentes nas comunidades, foram recorrentes as menções quanto às expectativas que as comunidades locais tem em relação à restauração do trecho do meio com a possibilidade da chegada de governança na região, a dinamização da economia local e consequente melhoria na qualidade de vida.
Implantação	Dinamização da economia local	Contratação de serviços e equipamentos; Contratação de mão de obra	Demanda de produtos e/ou serviços especializados; Demanda de profissionais	Be	Ind	Pe	MP	Ir	Rg	Au	Si	M3	PC	SE	A dinamização da economia local somado a geração de emprego e renda resulta na alteração da qualidade de vida.	Ausente	A falta de capacitação na mão de obra encontrada na área.
Implantação	Pressão sobre a infraestrutura e serviços públicos locais	Contratação de serviços e equipamentos; Contratação de mão de obra; Implantação de canteiros de obras, acampamentos e demais áreas de apoio; Terraplanagem; Drenagem e obras de arte corrente; Pavimentação; Obras de arte especiais; Desmontagem do canteiro de obras; Retirada de entulho e resíduos	Demanda de produtos e/ou serviços especializados; Demanda de profissionais; Aglomeração de pessoas; Intensificação do tráfego; Remoção da vegetação; Melhor trafegabilidade; Geração de resíduos e efluentes; Aumento de carga de sedimentos; Movimentação da terra; Maior visibilidade do empreendimento; Desmobilização de profissionais e serviços	Ad	Ind	T	MP	R	Lc	Au	Si	M2	PC	SE	A pressão sobre a infraestrutura e serviços locais somado ao aumento de riscos à saúde resulta na alteração da qualidade de vida.	Ausente	---
Implantação	Alteração da qualidade de vida	Contratação de serviços e equipamentos; Contratação de mão de obra; Implantação de canteiros de obras, acampamentos e demais áreas de apoio; Terraplanagem; Drenagem e obras de arte corrente; Pavimentação; Obras de arte especiais; Sinalização e obras complementares; Serviço de reabilitação ambiental; Desmontagem do canteiro de obras; Retirada de entulho e resíduos	Demanda de produtos e/ou serviços especializados; Demanda de profissionais; Aglomeração de pessoas; Intensificação do uso do espaço; Intensificação do tráfego; Remoção da vegetação; Geração de resíduos e efluentes; Aumento de carga de sedimentos; Movimentação da terra; Maior	Ad/Be	Ind	T	MP	R	Lc	Au	NS	M2	PC	SE	---	Ausente	---

			visibilidade do empreendimento; Adequação espacial; Recuperação da área; Desmobilização de profissionais e serviços															
Implantação	Intensificação de conflitos locais	Implantação de canteiros de obras, acampamentos e demais áreas de apoio; Terraplanagem; Drenagem e obras de arte corrente; Pavimentação; Obras de arte especiais	Intensificação do uso do espaço; Intensificação do tráfego; Remoção da vegetação; Geração de resíduos e efluentes; Aumento de carga de sedimentos	Ad	Ind	T	MP	R	Lc	Au	Si	M2	PA	SE	Intensificação de conflitos locais somada à pressão sobre as Ucs, pode causar interferência nas comunidades locais tradicionais ou não tradicionais.	Ausente	---	
Implantação	Especulação imobiliária	Contratação de serviços e equipamentos; Contratação de mão de obra; Pavimentação	Demanda de produtos e/ou serviços especializados; Demanda de profissionais; Melhor trafegabilidade; Maior visibilidade do empreendimento	Ad	Ind	Pe	MP	Ir	Rg	Au	Si	M3	PC	NN	A especulação imobiliária somado à criação de expectativas em relação ao empreendimento pode resultar em Interferência nas comunidades locais tradicionais ou não tradicionais.	Ausente	---	
Implantação	Alteração no fluxo de bens e/ou serviços	Contratação de serviços e equipamentos; Contratação de mão de obra	Demanda de produtos e/ou serviços especializados; Demanda de profissionais	Be	Ind	Pe	I	Ir	Rg	Au	Si	M3	PC	SE	O aumento no fluxo de bens e serviços somado a geração de emprego e renda resulta na dinamização da economia local.	Ausente	---	
Implantação	Menor envolvimento comunitário	Implantação de canteiros de obras, acampamentos e demais áreas de apoio; Terraplanagem; Drenagem e obras de arte corrente; Pavimentação; Obras de arte especiais	Intensificação do uso do espaço; Remoção da vegetação	Ad	Ind	T	MP	R	Lc	Au	NS	M2	PA	SE	---	Ausente	---	
Implantação	Intensificação de acidentes rodoviários	Implantação de canteiros de obras, acampamentos e demais áreas de apoio; Drenagem e obras de arte corrente; Pavimentação; Obras de arte especiais; Desmontagem do canteiro de obras; Retirada de entulhos e resíduos	Intensificação do tráfego	Ad	Ind	T	MP	R	Lc	Au	Si	M2	PA	NN	A intensificação de acidentes rodoviários somado ao aumento de riscos à saúde resulta na pressão sobre a infraestrutura e serviços públicos locais.	Ausente	Infraestrutura insuficiente de atendimento de saúde emergencial.	
Implantação	Melhoria de acesso	Pavimentação	Intensificação do tráfego	Be	Di	Pe	I	Ir	Lc	Au	Si	M2	PC	NN	A melhoria de acesso somado a dinamização da economia local resulta na alteração da qualidade de vida.	Ausente	Principal responsável pelos impactos indiretos mais significativos.	

Implantação	Maior segurança viária	Sinalização e obras complementares	Adequação espacial	Be	Di	Pe	I	Ir	Lc	Au	Si	M3	PC	NN	Maior segurança viária somado a diminuição de acidentes rodoviários resulta na alteração da qualidade de vida.	Ausente	---
Implantação	Dispensa de profissionais e serviços	Desmontagem do canteiro de obras	Desmobilização de profissionais e serviços	Ad	Di	Pe	I	Ir	Lc	Au	NS	M3	PC	NN		Ausente	---
Implantação	Diminuição de acidentes rodoviários	Sinalização e obras complementares	Adequação social	Be	Di/Ind	Pe	I	Ir	Lc	Au	Si	M3	PC	NN	A diminuição de acidentes rodoviários somado a maior segurança viária resulta na Pressão sobre a infraestrutura e serviços públicos locais e também na alteração da qualidade de vida.	Ausente	---
Implantação	Uso e ocupação do solo e grilagem	Pavimentação	Maior visibilidade do empreendimento	Ad/Be	Ind	Pe	MP	Ir	Lc	Au	Si	M3	PA	NN	O uso e ocupação do solo e grilagem somado à especulação imobiliária pode resultar na Interferência nas comunidades locais tradicionais ou não tradicionais, e intensificação de conflitos locais.	Ausente	Uma das formas de mitigar esse impacto é a implantação e manutenção das Unidades de conservação.

## Anexo 4

Tabela síntese dos impactos decorrentes da fase de operação da obra de restauração da BR-319/AM, trecho do meio.

Legenda: Ad = adverso; Be = benéfico; Di = direto; Ind = indireto; Pe = permanente; T = temporário; I = imediato; Mp = médio prazo; Lp = longo prazo; Lc = local; Rg = regional; Gr = grande; Pr = presente; Au = ausente; Si = sinérgico; NS = não sinérgico; M2 = magnitude pequena; M3 = magnitude média; M4 = magnitude grande; M5 = magnitude muito grande; PB = probabilidade baixa; PM = probabilidade média; PA = probabilidade alta; PC = probabilidade certa; NN = norma nacional; NI norma internacional; SE = sem enquadramento legal

MEIO FÍSICO																	
Fase	Impacto	Atividade/Ação	Aspecto Ambiental	Classificação do impacto											Análise		
				Natureza	Ocorrência	Duração	Temporalidade	Reversibilidade	Abrangência	Cumulatividade	Sinergia	Magnitude	Probabilidade de ocorrência	Enquadramento legal	Sinergia	Cumulatividade	Observações
Operação	Poluição do Ar	Circulação de veículos; Conservação e manutenção da via;	Intensificação do tráfego	Ad	Ind	Pe	I	R	Rg	Pr	NS	M4	PA	NN	---	Cumulativo com as atividades Circulação de veículos; Conservação e manutenção da via.	---
Operação	Poluição Sonora	Circulação de veículos; Conservação e manutenção da via;	Intensificação do tráfego; Melhor trafegabilidade	Ad	Ind	Pe	I	R	Rg	Pr	NS	M4	PA	NN	---	Cumulativo com as atividades de Circulação de veículos; Conservação e manutenção da via;	---
Operação	Indução a processos erosivos	Circulação de veículos	Intensificação do tráfego	Ad	Ind	Pe	I	R	Rg	Au	Si	M2	PA	NN	A indução de processos erosivos somada a contaminação do solo e/ou da água pode resultar na alteração dos habitats aquáticos e diminuição da fauna local.	Ausente	---
Operação	Contaminação do solo e/ou da água	Circulação de veículos; Conservação e manutenção da via;	Intensificação do tráfego	Ad	Ind	Pe	I	R	Rg	Au	Si	M4	PA	NN	A contaminação do solo e/ou da água somada a indução de processos erosivos pode resultar na alteração dos habitats aquáticos e diminuição da fauna local.	Ausente	Quantitativo de cursos hídricos e a localização da rodovia em um interflúvio entre duas importantes bacias: Purus e Madeira. Estes dois fatores combinados podem intensificar a propagação do poluente na região.
Operação	Controle de processos erosivos	Conservação e manutenção da via	Manutenção dos aterros e faixa de domínio	Be	Di	Pe	Mp	R	Lc	Au	Si	M2	PC	NN	O controle do processos erosivos somado ao aumento da cobertura florestal resulta na proteção do solo e/ou recursos hídricos.	Ausente	O solo da região amazônica é tipicamente arenoso.
Operação	Proteção do solo e/ou dos recursos hídricos	Conservação e manutenção da via; Conservação e manutenção das áreas verdes	Manutenção dos aterros e faixa de domínio; Plantio e revegetação	Be	Di	Pe	Mp	R	Lc	Au	Si	M2	PC	NN	A proteção do solo somado ao controle de processos erosivos resulta em menor riscos de enchentes.	Ausente	Quantitativo de cursos hídricos e a localização da rodovia em um interflúvio entre duas importantes bacias: Purus e Madeira. Estes dois fatores combinados podem intensificar a propagação do poluente na região.
Operação	Menor riscos de enchentes	Conservação e manutenção da via; Conservação e manutenção das áreas verdes	Manutenção dos aterros e faixa de domínio; Plantio e revegetação	Be	Ind	Pe	Mp	R	Lc	Au	NS	M2	PC	NN	---	Ausente	---

## MEIO BIÓTICO

Fase	Impacto	Atividade/Ação	Aspecto Ambiental	Classificação do impacto												Análise		
				Natureza	Ocorrência	Duração	Temporalidade	Reversibilidade	Abrangência	Cumulatividade	Sinergia	Magnitude	Probabilidade de ocorrência	Enquadramento legal	Sinergia	Cumulatividade	Observações	
Operação	Atropelamento da fauna	Circulação de veículos; Conservação e manutenção da via	Intensificação do tráfego	Ad	Ind	Pe	I	Ir	Rg	Pr	Si	M4	PC	SE	Apresenta sinergia com o efeito barreira, potencializando a pressão sobre espécies vulneráveis.	Cumulativo em até duas atividades dentro da obra.	Registro de espécies ameaçadas de extinção, endêmicas e raras. O monitoramento de atropelamento registrou uma maior incidência de atropelamentos em <i>Rhinella sp</i> e <i>Dasyprocta sp</i> , espécies com grande abundância na AE.	
Operação	Diminuição na abundância da flora e/ou fauna local	Circulação de veículos; Conservação e manutenção da via	Intensificação do tráfego	Ad	Ind	Pe	I	Ir	Rg	Pr	Si	M3	PC	NN	A diminuição na abundância da fauna e flora local somado a redução da cobertura florestal e perda de habitat e atropelamento da fauna resulta em uma maior pressão sobre espécies vulneráveis.	Cumulativo em até duas atividades dentro da obra.	---	
Operação	Aumento na abundância da fauna e flora local	Conservação e manutenção da via; Proteção da faixa de domínio	Melhor trafegabilidade; Maior segurança	Be	Ind	Pe	MP	Ir	Rg	Pr	Si	M3	PC	SE	O aumento na abundância da fauna e flora local somado a menor frequência de atropelamentos da fauna resulta na mitigação da pressão sobre espécies vulneráveis.	Cumulativo em até duas atividades dentro da obra.	---	
Operação	Redução da cobertura florestal e perda de habitat	Circulação de veículos	Intensificação do tráfego	Ad	Ind	Pe	LP	Ir	Gr	Au	Si	M4	PA	NN	Apresenta sinergia com incêndios florestais, fragmentação, efeito de borda, aumentando a pressão sobre espécies vulneráveis	Ausente	Associado aos impactos indiretos de uso e ocupação do solo e grilagem, implantação de atividades agropecuárias e extração ilegal de madeira. Registro de espécies ameaçadas de extinção, endêmicas e raras. Localização em área prioritária para a conservação da biodiversidade, Bioma Amazônico. A presença de Ucs ao longo da rodovia é uma situação pré-existente que contribui para a diminuição da fragilidade da região ao impacto.	
Operação	Fragmentação da vegetação	Circulação de veículos	Intensificação do tráfego	Ad	Ind	Pe	LP	Ir	Gr	Au	Si	M4	PA	NN	Apresenta sinergia à redução da cobertura florestal, potencializando o efeito de borda e o efeito barreira. Não deixa de ter sinergia também com os impactos indiretos de uso e ocupação do solo e grilagem, implantação de atividades agropecuárias e extração ilegal de madeira.	Ausente	Sua ocorrência está intimamente relacionada com os impactos de uso e ocupação do solo e grilagem, implantação de atividades agropecuárias e extração de madeira ilegal.	
Operação	Interferência em áreas legalmente protegidas	Circulação de veículos	Intensificação do tráfego	Ad	Ind	Pe	LP	Ir	Gr	Au	Si	M4	PC	NI	Apresenta sinergia com incêndios florestais, fragmentação, efeito de borda, aumentando a pressão sobre espécies vulneráveis.	Ausente	Associado aos impactos indiretos de uso e ocupação do solo e grilagem, implantação de atividades agropecuárias e extração ilegal de madeira.	

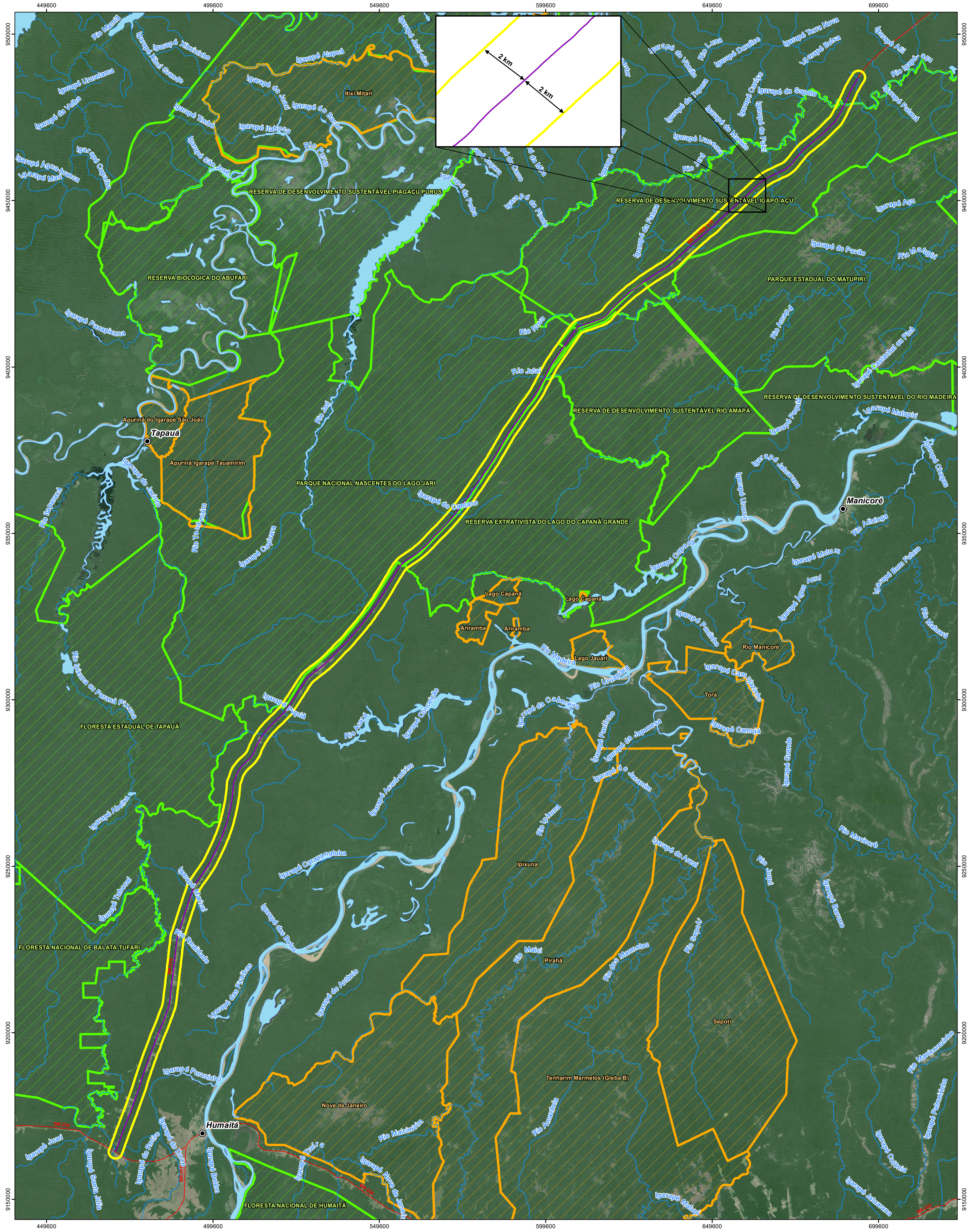
Operação	Alteração do habitats aquáticos e perda da fauna	Circulação de veículos; Conservação e manutenção da via	Intensificação do tráfego	Ad	Ind	Pe	LP	R	Rg	Pr	Si	M3	PM	NI	Apresenta sinergia com a redução da cobertura florestal e fragmentação.	Cumulativo em até duas atividades dentro da obra.	Associado aos impactos indiretos de uso e ocupação do solo e grilagem, implantação de atividades agropecuárias e extração ilegal de madeira.
Operação	Efeito barreira	Circulação de veículos	Intensificação do tráfego	Ad	Ind	Pe	LP	Ir	Gr	Au	Si	M4	PA	NN	Apresenta sinergia com o efeito de borda, potencializando a alteração do habitat e do comportamento da fauna.	Ausente	Possui intima relação de causa e efeito com os impactos indiretos de uso e ocupação do solo e grilagem, implantação de atividades agropecuárias e extração ilegal de madeira. Além disso, ressalta-se que a presença de Ucs ao longo da rodovia é uma situação pré-existente que contribui para a diminuição da fragilidade da região ao impacto.
Operação	Efeito de borda	Circulação de veículos	Intensificação do tráfego	Ad	Ind	Pe	LP	Ir	Gr	Au	Si	M4	PA	NN	Apresenta sinergia com o efeito barreira, potencializando a alteração do habitat e do comportamento da fauna.	Ausente	Associado aos impactos indiretos de uso e ocupação do solo e grilagem, implantação de atividades agropecuárias e extração ilegal de madeira.
Operação	Pressão sobre espécies vulneráveis	Circulação de veículos; Conservação e manutenção da via	Intensificação do tráfego	Ad	Ind	Pe	LP	Ir	Gr	Pr	Si	M4	PA	NI	Apresenta sinergia com incêndios florestais, fragmentação, efeito de borda, potencializando a alteração no comportamento da fauna.	Cumulativo em até duas atividades dentro da obra.	Associado aos impactos indiretos de uso e ocupação do solo e grilagem, implantação de atividades agropecuárias e extração ilegal de madeira.
Operação	Alteração no comportamento da fauna	Circulação de veículos; Conservação e manutenção da via; Conservação e manutenção das áreas verdes	Intensificação do tráfego; Plantio e revegetação	Ad/Be	Ind	Pe	I	Ir	Rg	Pr	Si	M3	PC	SE	A alteração no comportamento da fauna combinado a pressão sobre espécies vulneráveis resulta na diminuição na abundância da fauna e floral local.	Cumulativo em até duas atividades dentro da obra.	Uma análise mais relacionada ao impacto de melhoria de acesso.
Operação	Riscos de incêndios florestais	Circulação de veículos;	Intensificação do tráfego	Ad	Ind	Pe	LP	Ir	Gr	Pr	Si	M4	PA	NN	Apresenta sinergia com a redução da cobertura florestal, potencializando a perda de espécies e aumentando a pressão sobre espécies vulneráveis	Ausente	Associado aos impactos indiretos de uso e ocupação do solo e grilagem, implantação de atividades agropecuárias e extração ilegal de madeira. Os incêndios florestais na fase de operação possuem motivos totalmente distintos da fase de implantação, neste seu risco advém de acidentes, naquele é a primeira etapa do processo de desmatamento da floresta.
Operação	Aumento na Incidência de doenças	Circulação de veículos	Intensificação do tráfego	Ad	Ind	T	LP	R	Gr	Au	Si	M4	PC	NN	Apresenta sinergia com a redução da cobertura florestal, alterando a qualidade de vida da população.	Ausente	Associado aos impactos indiretos de uso e ocupação do solo e grilagem, implantação de atividades agropecuárias e extração ilegal de madeira.
Operação	Menor frequência de atropelamentos da fauna	Conservação e manutenção da via; Controle de operações	Melhor visualização; Atividades de gestão	Be	Di	Pe	I	R	Rg	Pr	Si	M3	PC	SE	A menor frequência de atropelamentos da fauna combinado com o aumento na abundância da fauna local resulta em uma menor da pressão sobre espécies vulneráveis, Ucs e APPs.	Cumulativo em até duas atividades dentro da obra. Além disso, poderá ser cumulativo quando as obras de restauração da rodovia forem concomitantes com a execução dos Programas Básicos Ambientais.	Como medidas mitigadoras foram propostas x passagens inferiores.
Operação	Manutenção da cobertura vegetal	Conservação e manutenção das áreas verdes	Plantio e revegetação; Melhor visualização	Be	Di	Pe	MP	Ir	Lc	Au	Si	M3	PC	NN	O aumento da cobertura florestal somado ao menor riscos de incêndios florestais resulta na menor pressão sobre Unidades de Conservação.	Poderá ser cumulativo quando as obras de restauração da rodovia forem concomitantes com a execução dos Programas	---

Fase	Impacto	Atividade/Ação	Aspecto	Classificação do impacto											Análise			
																	Básicos Ambientais.	
Operação	Mitigação da pressão sobre a fauna vulnerável	Conservação e manutenção da via; Conservação e manutenção das áreas verdes; Controle de operações	Manutenção dos aterros e faixas de domínio; Plantio e revegetação; Melhor visualização; Atividades de gestão	Be	Ind	Pe	I	R	Lc	Au	Si	M3	PC	NI		A mitigação da pressão sobre a fauna vulnerável combinado com a manutenção da cobertura vegetal resulta na em uma pressão sobre Unidades de Conservação e APPs.	Ausente	---
Operação	Menor risco de incêndios florestais	Conservação e manutenção da via; Conservação e manutenção das áreas verdes; Controle de operações	Manutenção dos aterros e faixas de domínio; Melhor visualização; Atividades de gestão	Be	Di/Ind	Pe	I	R	Lc	Au	Si	M2	PC	NN		O menor riscos de incêndios florestais combinado com a manutenção da cobertura vegetal resulta na menor pressão sobre Unidades de Conservação e espécies vulneráveis.	Poderá ser cumulativo quando as obras de restauração da rodovia forem concomitantes com a execução dos Programas Básicos Ambientais.	A presença de áreas protegidas no entorno da rodovia minimiza a fragilidade da região, além de potencializar o referido impacto positivo.
Operação	Menor interferência em áreas legalmente protegidas	Conservação e manutenção da via; Conservação e manutenção das áreas verdes; Controle de operações	Manutenção dos aterros e faixas de domínio; Melhor visualização; Atividades de gestão	Be	Ind	Pe	I	R	Lc	Pr	Si	M3	PC	NI		A menor pressão sobre unidades de Conservação combinado com a maior proteção de habitats aquáticos resulta diminui a pressão sobre espécies vulneráveis.	Cumulativo em duas atividades. Além disso, poderá ser cumulativo quando as obras de restauração da rodovia forem concomitantes com a execução dos Programas Básicos Ambientais.	---
Operação	Controle na Incidência de doenças	Conservação e manutenção da via	Manutenção dos aterros e faixas de domínio	Be	Ind	Pe	MP	Ir	Lc	Au	Si	M2	PC	NN		Apresenta sinergia com a redução da cobertura florestal, alterando a qualidade de vida da população.	Ausente	Associado aos impactos indiretos de uso e ocupação do solo e grilagem, implantação de atividades agropecuárias e extração ilegal de madeira.
Operação	Maior proteção dos habitats aquáticos	Conservação e manutenção da via; Conservação e manutenção das áreas verdes; Controle de operações	Manutenção dos aterros e faixas de domínio; Plantio e revegetação; Atividades de gestão	Be	Di/Ind	Pe	MP	Ir	Lc	Pr	Si	M3	PC	NI		Apresenta sinergia com a manutenção da cobertura vegetal, favorecendo o equilíbrio ambiental, menor pressão sobres espécies vulneráveis, Ucs e APPs, além de uma melhor qualidade de vida e menor pressão sobre as infraestruturas hospitalares.	Cumulativo em até duas atividades dentro da obra. Além disso, poderá ser cumulativo quando as obras de restauração da rodovia forem concomitantes com a execução dos Programas Básicos Ambientais.	---
Operação	Conservação da biodiversidade	Conservação e manutenção da via; Conservação e manutenção das áreas verdes	Manutenção dos aterros e faixas de domínio; Plantio e revegetação	Be	Ind	Pe	Mp	Ir	Lc	Au	Si	M3	PC	NI		Apresenta sinergia com a manutenção da cobertura vegetal, potencializando o equilíbrio ecológico e minimizando a pressão sobre espécies vulneráveis, APPs e Ucs..	Ausente	---
<b>MEIO SOCIOECONÔMICO</b>																		
Fase	Impacto	Atividade/Ação	Aspecto	Classificação do impacto											Análise			

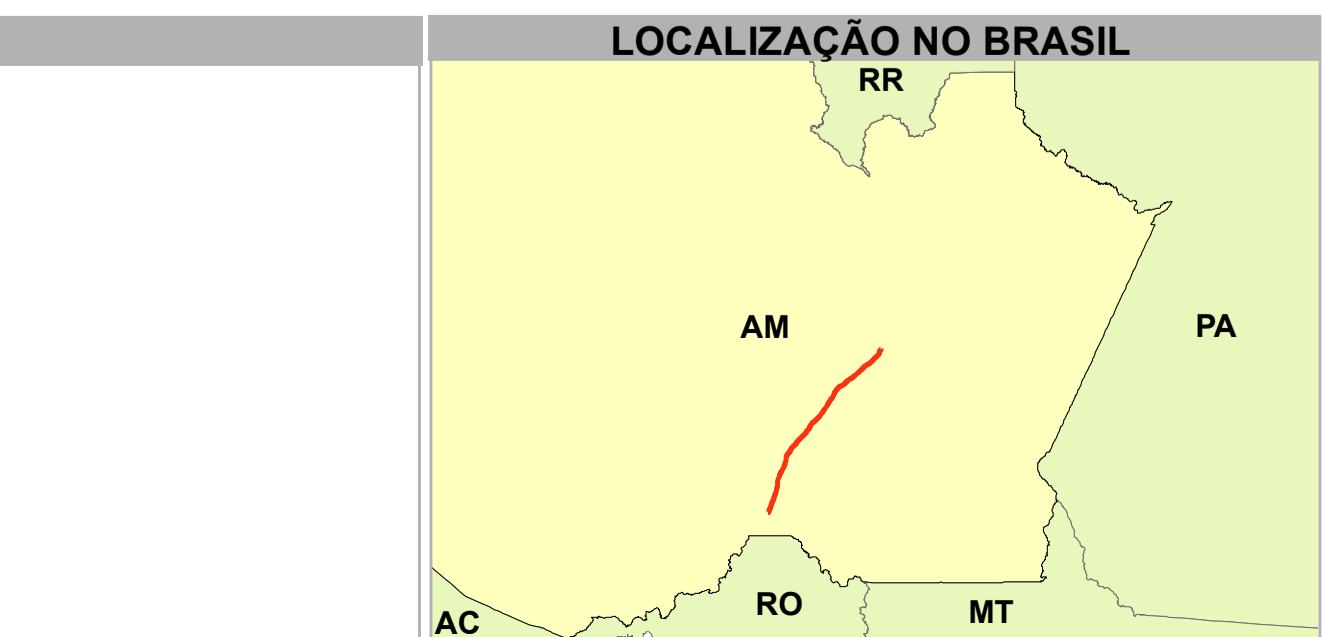
			Ambiental	Natureza	Ocorrência	Duração	Temporalidade	Reversibilidade	Abrangência	Cumulatividade	Sinergia	Magnitude	Probabilidade de ocorrência	Enquadramento legal	Sinergia	Cumulatividade	Observações
Operação	Melhoria de acesso	Circulação de veículos; Controle de operações	Intensificação do tráfego; Atividades de gestão	Be	Di	Pe	I	Ir	Lc	Au	Si	M3	PC	NN	A melhoria de acesso somado a maior segurança viária resulta na diminuição de acidentes.	Ausente	Principal responsável pelos impactos indiretos mais significativos.
Operação	Alteração na qualidade de vida	Circulação de veículos; Controle de operações	Demanda de produtos e serviços, aglomeração de pessoas, intensificação do uso do espaço, intensificação do tráfego, geração de resíduos e efluentes.	Ad/Be	Ind	Pe	Mp	R	Lc	Au	Si	M3	Pc	Se	A intensificação do uso do espaço, somado ao aumento da demanda por produtos e serviços, com o aumento da governança e oportunidade de acesso à saúde e educação.	Ausente	A intensificação do tráfego, somado à geração de resíduos e efluentes, podem comprometer a qualidade do ambiente em abrangência local.
Operação	Aumento do fluxo de veículos e acidentes	Circulação de veículos; Conservação e manutenção da via	Intensificação do tráfego	Ad	Di	Pe	I	Ir	Lc	Au	Si	M3	PC	NN	O aumento do fluxo de veículos e/ou acidentes somado à pressão sobre a infraestrutura e serviços públicos locais resulta na interferência nas comunidades locais tradicionais ou não tradicionais.	Ausente	Estrutura de serviços de saúde pequena na região para atendimento de ocorrências de acidentes.
Operação	Maior segurança viária	Conservação e manutenção da via	Melhor trafegabilidade	Be	Di	Pe	I	Ir	Lc	Au	Si	M2	PC	NN	A maior segurança viária somado a melhoria de acesso resulta na diminuição de acidentes.	Ausente	---
Operação	Diminuição de acidentes rodoviários	Conservação e manutenção da via; Conservação e manutenção das áreas verdes; Proteção da faixa de domínio; Controle de operações	Melhor trafegabilidade; Melhor visualização; Maior segurança; Atividade de gestão	Be	Di/Ind	Pe	I	R	Lc	Au	NS	M3	PC	NN	---	Ausente	---
Operação	Expansão da malha viária	Circulação de veículos	Intensificação do tráfego	Ad/Be	Ind	Pe	LP	Ir	Gr	Au	Si	M4	PC	NN	A expansão da malha viária somado à dinamização da economia local, e ao aumento da governança resulta no aumento da oportunidade de acesso à saúde e educação e a potencialização do turismo local e acesso à cultura e lazer.	Ausente	Existem duas rodovias estaduais já implantadas na área do estudo, porém não pavimentada, e uma rodovia planejada (AM 366). Consta nos Planos Diretores dos respectivos municípios que a implantação/pavimentação destas rodovias depende da restauração da BR-319/AM. Além disso, a expansão da malha viária, pode aumentar a especulação imobiliária na área e atividades de grilagem e extração ilegal de madeira.

Operação	Interferência nas comunidades locais tradicionais ou não tradicionais	Circulação de veículos; Conservação e manutenção da via	Intensificação do tráfego	Ad	Ind	Pe	MP	Ir	Gr	Au	NS	M4	PC	SE	---	Ausente	
Operação	Aumento da governança	Circulação de veículos; Controle de operações	Intensificação do tráfego; Atividades de gestão	Be	Ind	Pe	MP	Ir	Gr	Au	Si	M4	PC	SE	A melhoria de acesso somado ao aumento da governança resulta no aumento da oportunidade de acesso à saúde e educação	Ausente	---
Operação	Aumento da oportunidade de acesso à saúde e educação	Circulação de veículos; Controle de operações	Intensificação do tráfego; Atividades de gestão	Be	Ind	Pe	LP	Ir	Gr	Au	Si	M4	PC	NN	O aumento da oportunidade de acesso à saúde e educação somado a potencialização do turismo local e acesso à cultura e lazer resulta na alteração da qualidade de vida.	Ausente	---
Operação	Potencialização do turismo local e acesso à cultura e lazer	Circulação de veículos; Controle de operações	Intensificação do tráfego; Atividades de gestão	Be	Ind	Pe	LP	Ir	Gr	Au	Si	M4	PC	NN	A potencialização do turismo local e acesso à cultura e lazer somado à dinamização da economia local resulta na alteração da qualidade de vida.	Ausente	Necessita de um programa de capacitação, para que o turismo de base comunitária que beneficie a comunidade local, ao invés de propiciar a instalação de grandes redes hoteleiras.
Operação	Aumento do fluxo populacional	Circulação de veículos	Intensificação do tráfego	Ad	Ind	Pe	LP	Ir	Gr	Au	Si	M4	PA	SE	a expansão da malha viária somada à especulação imobiliária pode resultar em atividade de grilagem e extração ilegal de madeira, contribuindo para o aumento do fluxo populacional e alteração do quadro demográfico.	Ausente	Aumento da criminalidade e dos conflitos locais
Operação	Especulação imobiliária	Circulação de veículos	Intensificação do tráfego	Ad	Ind	Pe	I	Ir	Gr	Au	Si	M4	PC	NN	a expansão da malha viária somado ao aumento do fluxo populacional resulta no uso e ocupação do solo e grilagem.	Ausente	---
Operação	Uso e ocupação do solo e grilagem	Circulação de veículos	Intensificação do tráfego	Ad/Be	Ind	Pe	MP	Ir	Gr	Au	Si	M4	PA	NN	O aumento do fluxo populacional somado à expansão da malha viária resulta na especulação imobiliária.	Ausente	Uma das formas de mitigar esse impacto é a implantação e manutenção das Unidades de conservação.
Operação	Implantação de atividades agropecuárias	Circulação de veículos	Intensificação do tráfego	Ad/Be	Ind	Pe	MP	Ir	Gr	Au	Si	M4	PC	NN	A implantação de atividades agropecuárias somado ao uso e ocupação do solo e grilagem resulta na interferência nas comunidades locais tradicionais ou não tradicionais	Ausente	Um dos maiores responsáveis pelo desmatamento na região amazônica brasileira. Uma das formas de mitigar esse impacto é a implantação e manutenção das Unidades de conservação.
Operação	Pressão sobre a infraestrutura e serviços públicos locais	Circulação de veículos; Conservação e manutenção da via	Intensificação do tráfego	Ad	Ind	Pe	MP	Ir	Rg	Au	Si	M3	PC	SE	A pressão sobre infraestrutura e serviços públicos locais somado ao aumento do fluxo populacional resulta no aumento de riscos à saúde.	Ausente	---
Operação	Aumento de riscos à saúde	Circulação de veículos; Conservação e manutenção da via	Intensificação do tráfego	Ad	Ind	Pe	I	Ir	Rg	Au	Si	M3	PC	NN	O aumento de riscos à saúde somado ao aumento do fluxo populacional resulta na pressão sobre a infraestrutura e serviços públicos locais.	Ausente	---
Operação	Intensificação de conflitos locais	Circulação de veículos	Intensificação do tráfego	Ad	Ind	Pe	LP	Ir	Gr	Au	NS	M4	PC	SE	O uso e ocupação do solo e grilagem somado a implantação de atividades agropecuárias e o aumento do fluxo populacional, resulta na interferência nas comunidades locais tradicionais ou não tradicionais	Ausente	Em uma situação de ausência de governança pode ocorrer o aumento de criminalidade na região e alteração da qualidade de vida.

Operação	Alteração no quadro demográfico	Circulação de veículos; Conservação e manutenção da via	Intensificação do tráfego	Ad	Ind	Pe	LP	Ir	Gr	Au	Si	M4	PM	SE	a expansão da malha viária somada à especulação imobiliária pode resultar em atividade de grilagem e extração ilegal de madeira, contribuindo para o aumento do fluxo populacional e alteração do quadro demográfico.	Ausente	---
Operação	Dinamização da economia local	Circulação de veículos	Demanda de produtos e/ou serviços especializados; Intensificação do tráfego.	Be	Ind	Pe	MP	Ir	Rg	Au	Si	M3	PC	SE	A dinamização da economia somada à potencialização do turismo local e acesso a cultura e lazer promove a alteração da qualidade de vida.	Ausente	---
Operação	Intensificação de acidentes rodoviários	Circulação de veículos; conservação e manutenção da via	Intensificação do tráfego	Ad	Ind	Pe	I	R	Lc	Au	Si	M3	PC	NN	A intensificação de acidentes rodoviários somado ao aumento do quadro demográfico e dos riscos à saúde resulta na pressão sobre a infraestrutura e serviços públicos locais.	Ausente	Infraestrutura insuficiente de atendimento de saúde emergencial.

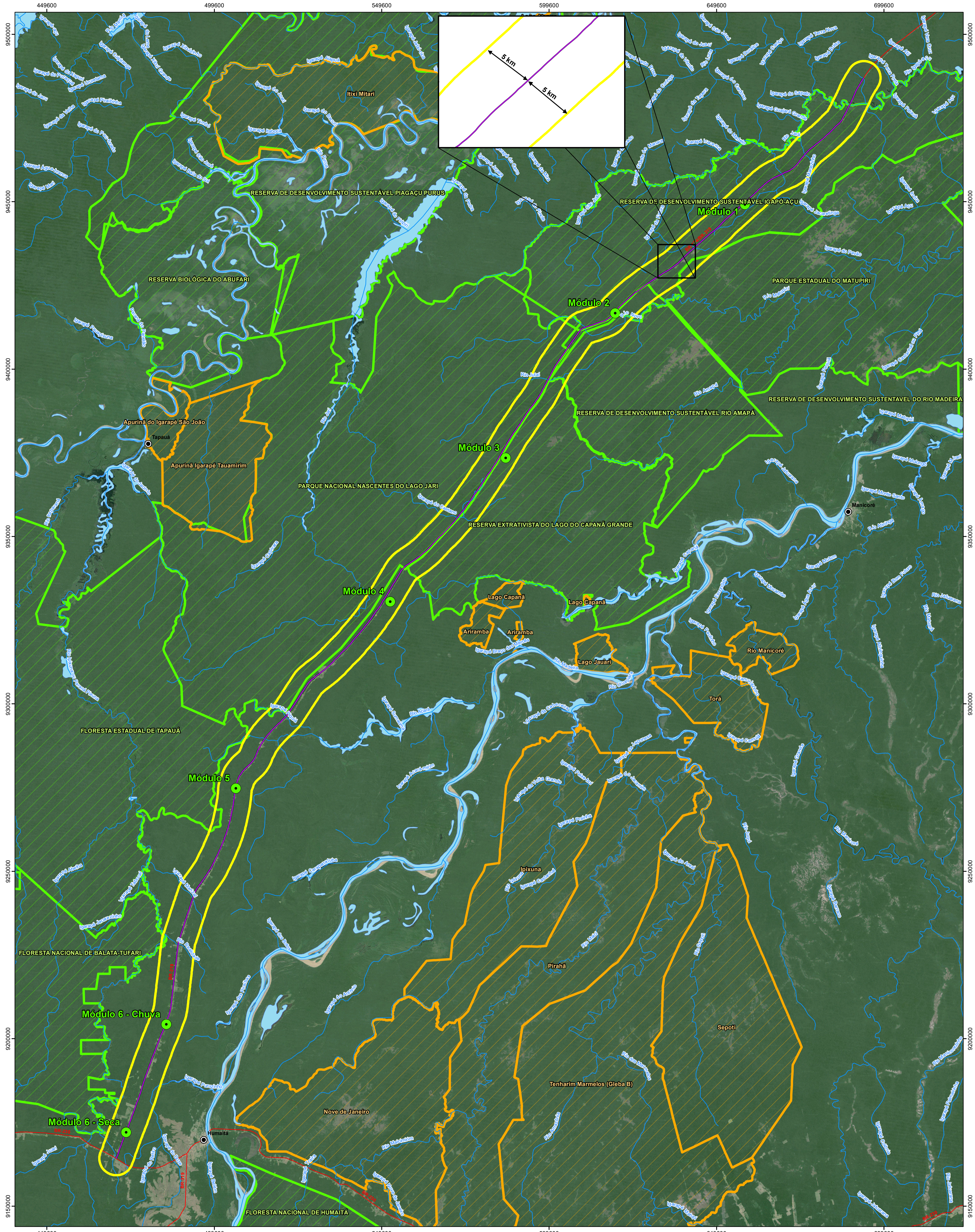


LEGENDA	
	Sedes Municipais
	Eixo da Rodovia
	Área de Influência Direta - Meio Físico (Raio de 2 km)
	Rodovias
	Massa D'água
	Drenagens
	Terras Indígenas
	Unidades de Conservação

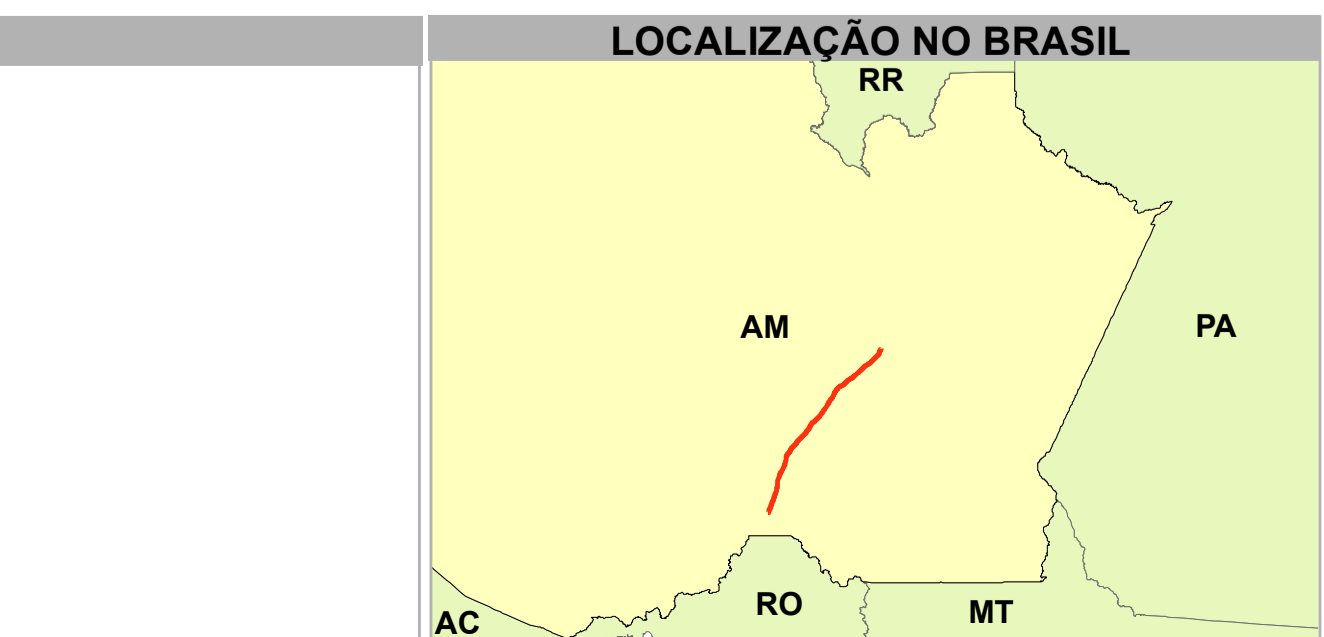


PARÂMETROS CARTOGRÁFICOS
 0 12,5 25 50 km PROJEÇÃO UNIVERSAL TRANSVERSA DE MERCATOR - UTM DATUM HORIZONTAL SIRGAS 2000 MERIDIANO CENTRAL: 51 FUSO: 20M
<b>FONTE</b> - Sedes, Limites, Localidades, Vias e Drenagens: IBGE, 2017;

EMPREENDEDOR	EXECUÇÃO
 DEPARTAMENTO NACIONAL DE INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTES	
<b>PROJETO</b> PAVIMENTAÇÃO DA BR-319	
<b>TEMA</b> ÁREA DE INFLUÊNCIA DIRETA - AID MEIO FÍSICO	
<b>ESCALA</b> 1:500.000	<b>DESENHO</b> Paulo Estevam Duarte Eng. Florestal CREA 22449-D/DF
<b>DATA</b> JAN/2020	<b>PRODUTO</b> BR-30

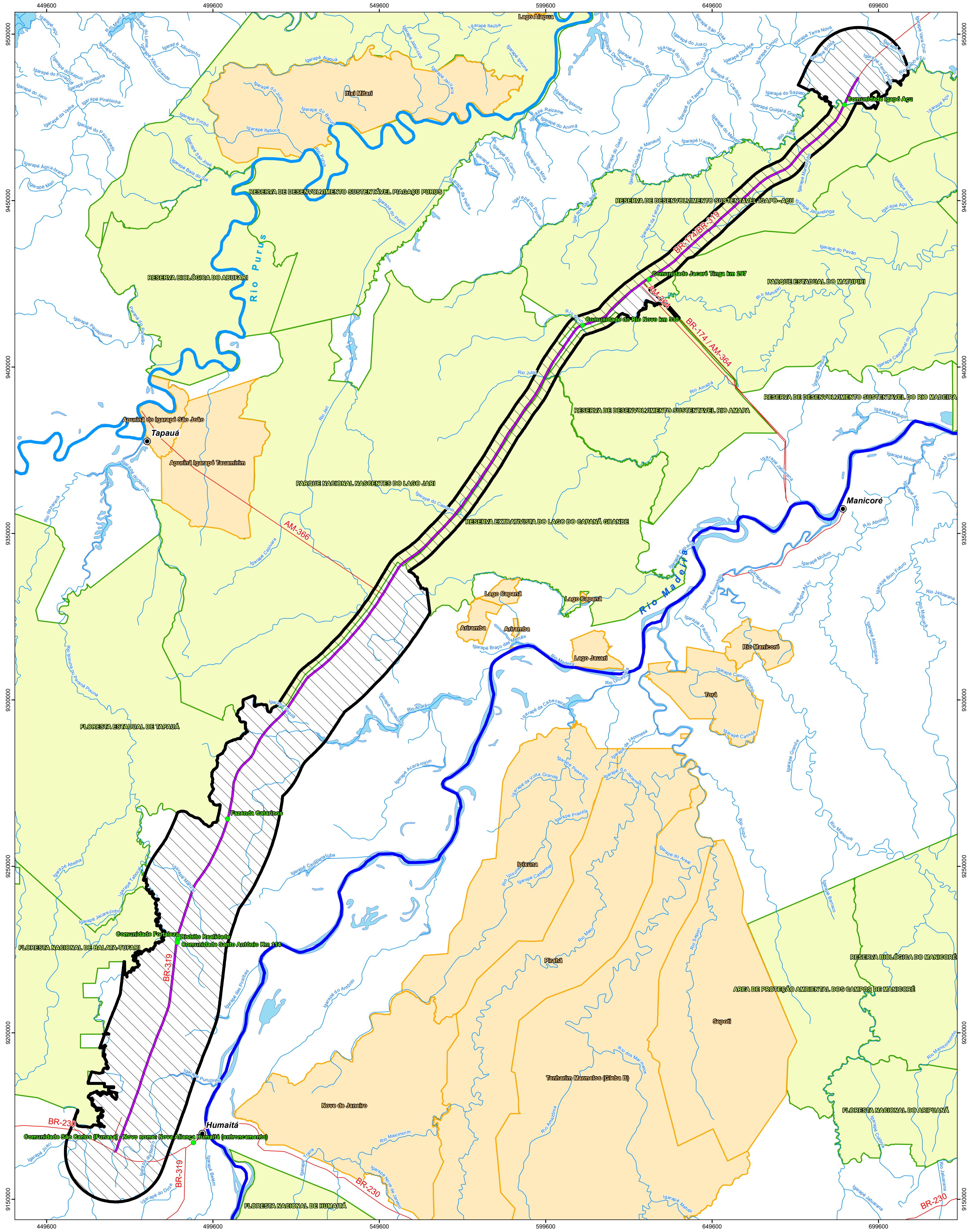


LEGENDA	
	Módulos de Amostragem de Fauna
	Sedes Municipais
	Eixo da Rodovia
	Área de Influência Direta - Meio Biótico (Raio de 5 km)
	Rodovias
	Drenagens
	Massa D'água
	Terras Indígenas
	Unidades de Conservação



PARÂMETROS CARTOGRÁFICOS	
PROJEÇÃO UNIVERSAL TRANSVERSA DE MERCATOR - UTM DATUM HORIZONTAL SIRGAS 2000 MERIDIANO CENTRAL: 51 FUSO: 20M	
FONTE	
- Sedes, Limites, Localidades, Vias e Drenagens: IBGE, 2017;	

EMPREENDEDOR	EXECUÇÃO	
PROJETO		
PAVIMENTAÇÃO DA BR-319		
TEMA		
ÁREA DE INFLUÊNCIA DIRETA - AID		
ESCALA	DESENHO	PRODUTO
1:500.000	Paulo Estevam Duarte Eng. Florestal CREA 22449-D/DF	BR-31
DATA		
JAN/2020		



### LEGENDA

- Sedes Municipais
- Eixo da Rodovia
- Rodovias Implantadas
- Rio Madeira
- Rio Purus
- Drenagens
- Massa D'água
- Comunidades ao longo do trecho de estudo
- Área de Influência Direta do Meio Socioeconômico
- Terras Indígenas
- Unidades de Conservação



### PARÂMETROS CARTOGRÁFICOS

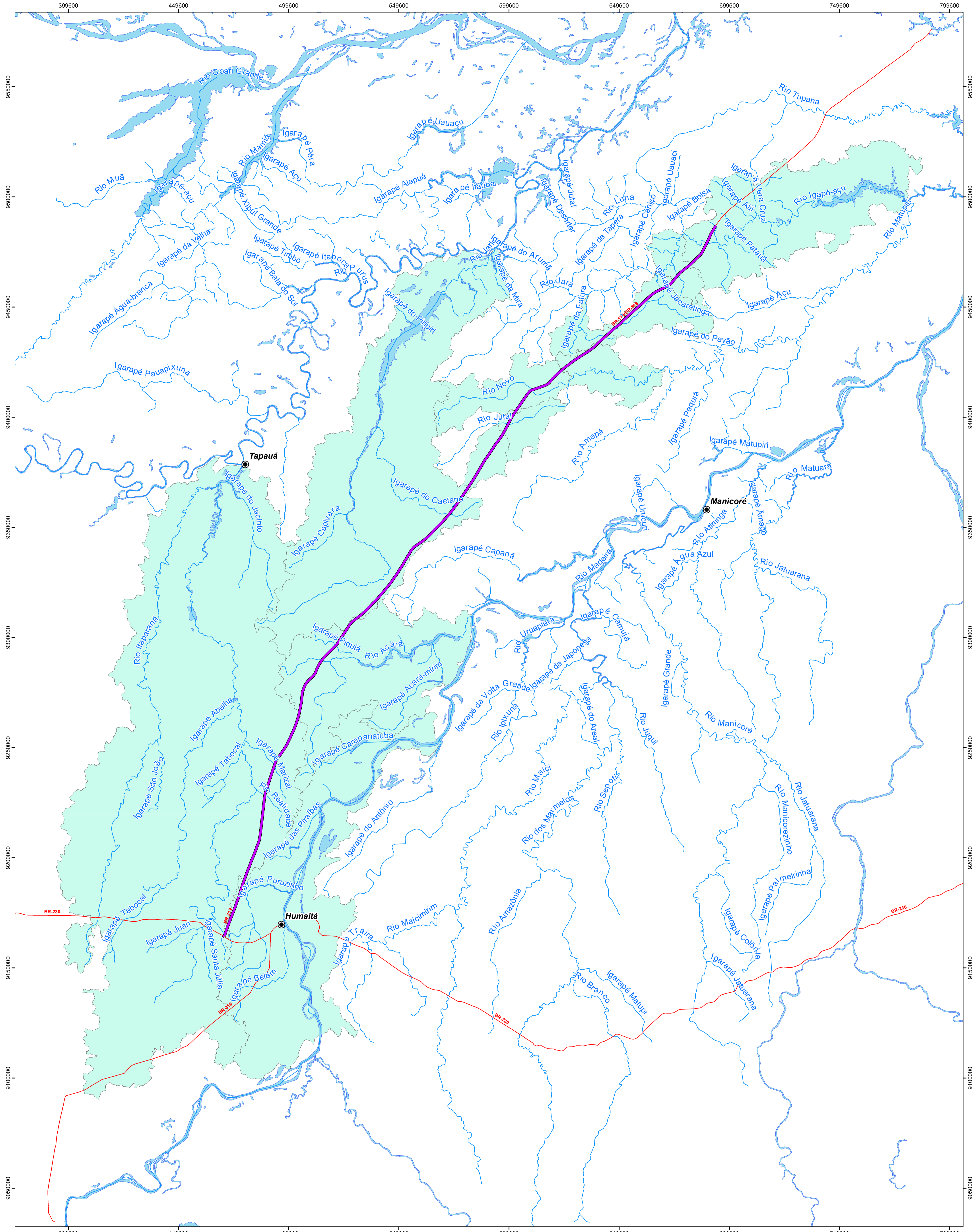
0 12,5 25 50 km

PROJEÇÃO UNIVERSAL TRANSVERSA DE MERCATOR - UTM  
 DATUM HORIZONTAL SIRGAS 2000  
 MERIDIANO CENTRAL: 51  
 FUSO: 20M

### FONTE

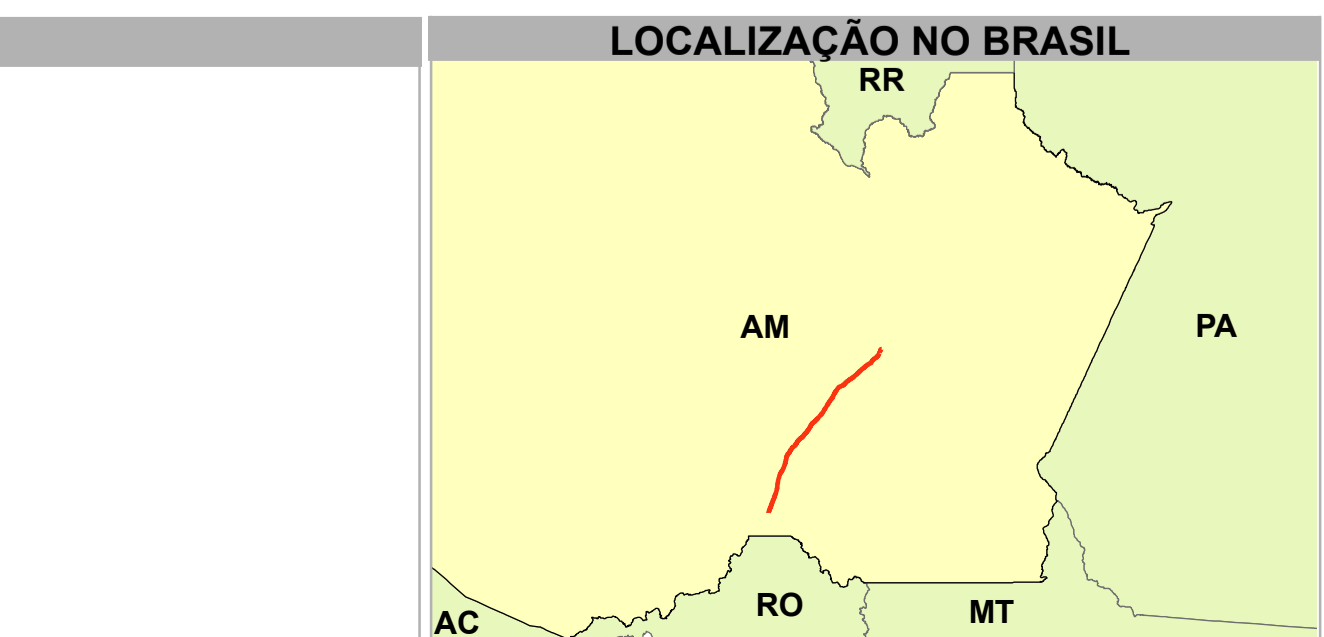
- Sedes, Limites, Localidades, Vias e Drenagens: IBGE, 2017;
- Unidades de Conservação: MMA, 2019;
- Terras Indígenas: FUNAI, 2019.

<b>EMPREENDEDOR</b>		<b>EXECUÇÃO</b>	
<b>PROJETO</b>			
PAVIMENTAÇÃO DA BR-319			
<b>TEMA</b>			
ÁREA DE INFLUÊNCIA DIRETA MEIO SOCIOECONÔMICO			
<b>ESCALA</b>	<b>DESENHO</b>	<b>PRODUTO</b>	
1:500.000	Paulo Estevam Duarte Eng. Florestal CREA 2.2449-D/DF	BR-32	
<b>DATA</b>			
JUN/2020			



**LEGENDA**

- Eixo da rodovia
- Sedes Municipais
- Rodovias
- Drenagens
- Massa D'água
- Área de Influência Indireta do Meio Físico - AII



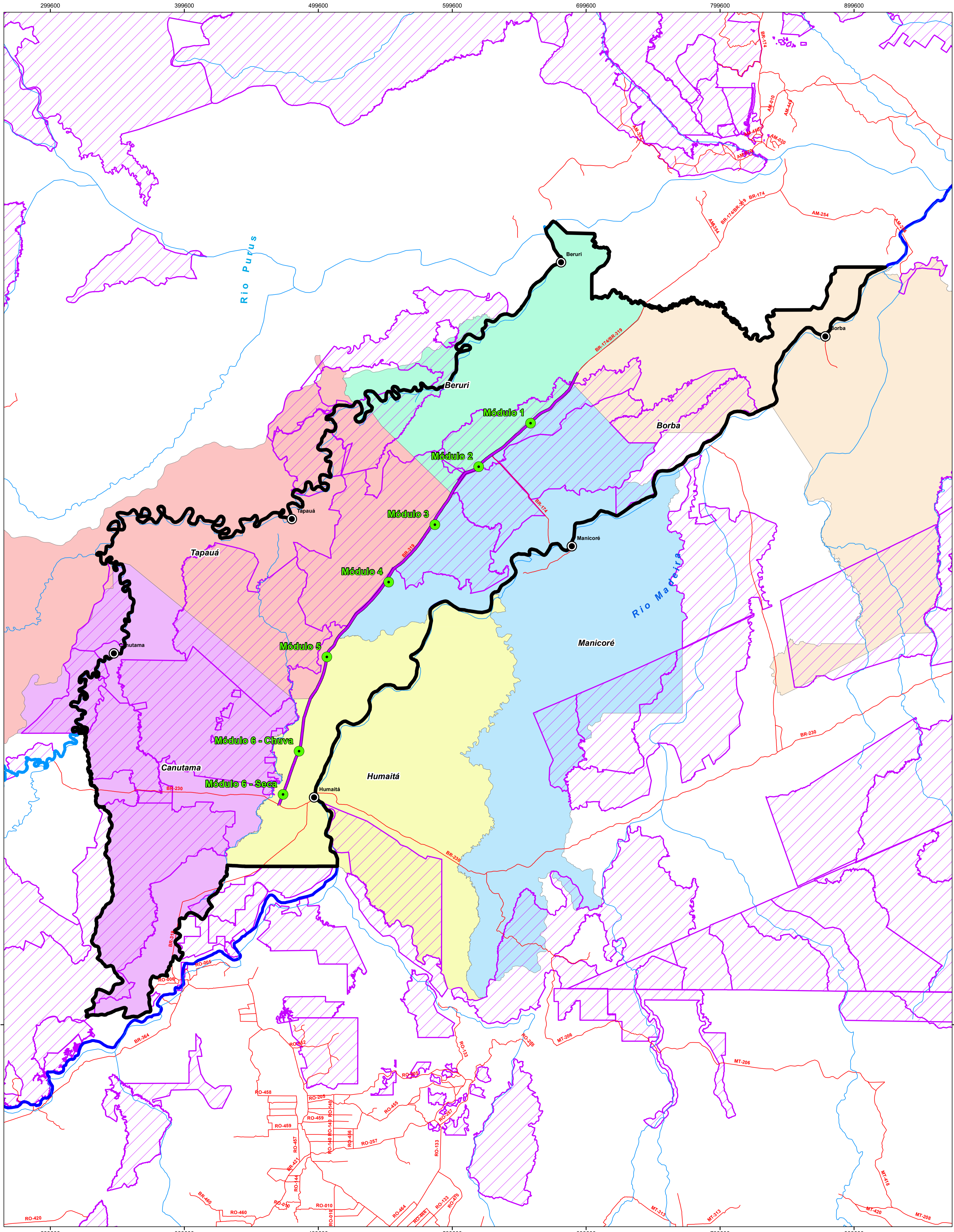
**PARÂMETROS CARTOGRÁFICOS**

PROJEÇÃO UNIVERSAL TRANSVERSA DE MERCATOR - UTM  
 DATUM HORIZONTAL: SIRGAS 2000  
 MERIDIANO CENTRAL: 51  
 FUSO: 20M

**FONTE**

- Sedes, Limites, Localidades, Vias e Drenagens: IBGE, 2017;

<b>EMPREENDEDOR</b>		<b>EXECUÇÃO</b>	
<b>PROJETO</b>			
PAVIMENTAÇÃO DA BR-319			
<b>TEMA</b>			
ÁREA DE INFLUÊNCIA DIRETA - AII			
MEIO FÍSICO			
<b>ESCALA</b>	<b>DESENHO</b>	<b>PRODUTO</b>	
1:760.000	Paulo Estevam Duarte Eng. Florestal CREA 22449-D/DF	BR-19	
<b>DATA</b>			
SET/2019			



**LEGENDA**

- Sedes Municipais
- Principais Rios do Brasil
- Rio Madeira
- Rio Purus
- Eixo da rodovia
- Rodovias
- Unidades de Conservação
- Módulos de Amostragem de Fauna
- Área de Influência Indireta do Meio Biótico

**Municípios Interceptados**

- Beruri
- Borba
- Canutama
- Humaitá
- Manicoré
- Tapauá



**PARÂMETROS CARTOGRÁFICOS**

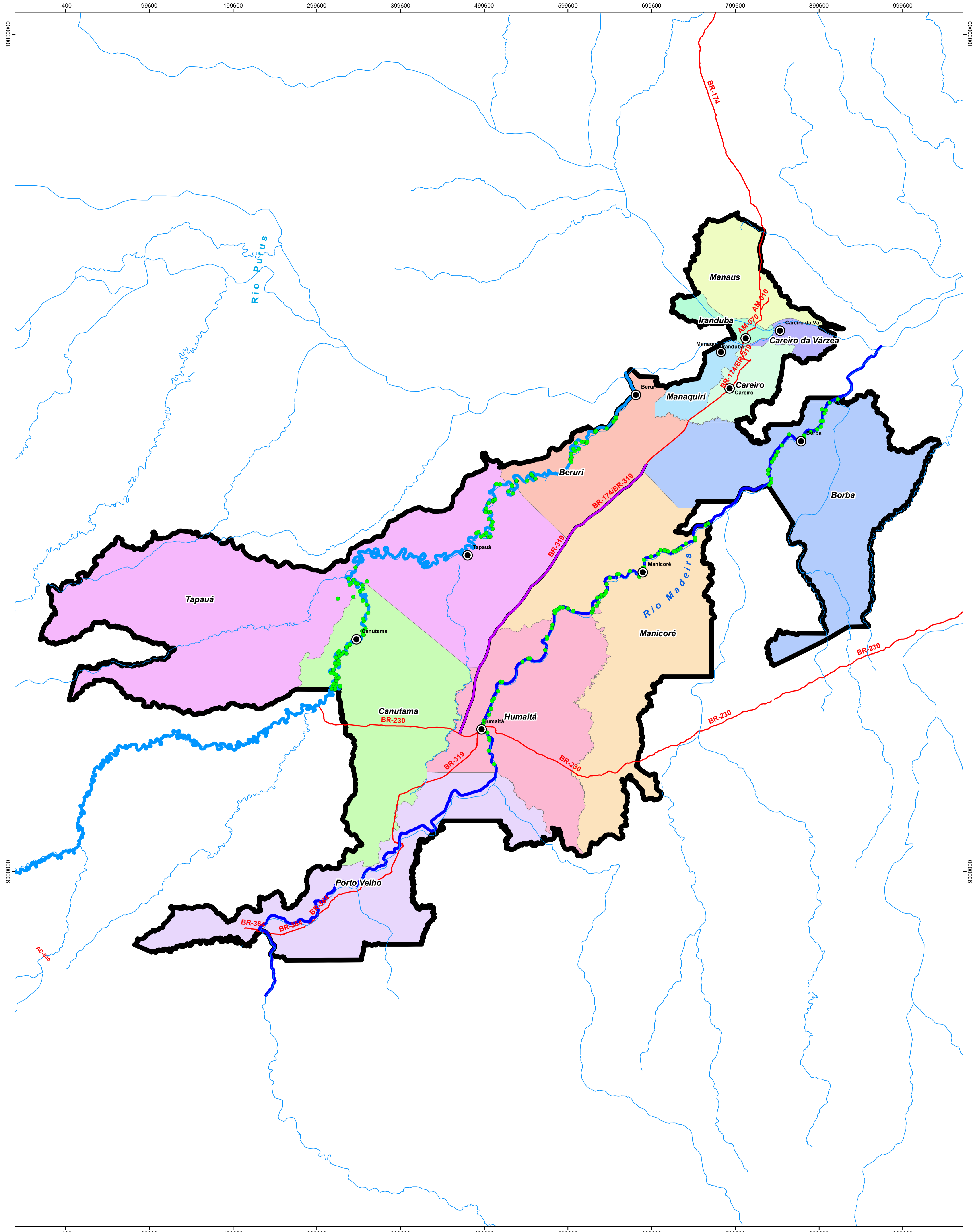
0 25 50 100 km

PROJEÇÃO UNIVERSAL TRANSVERSA DE MERCATOR - UTM  
DATUM HORIZONTAL: SIRGAS 2000  
MERIDIANO CENTRAL: 51  
FUSO: 20M

**FONTE**

- Sedes, Limites, Localidades, Vias e Drenagens: IBGE, 2017;

<b>EMPREENDEDOR</b>		<b>EXECUÇÃO</b>	
<b>PROJETO</b>			
PAVIMENTAÇÃO DA BR-319			
<b>TEMA</b>			
ÁREA DE INFLUÊNCIA INDIRETA MEIO BIÓTIKO			
<b>ESCALA</b>	<b>DESENHO</b>	<b>PRODUTO</b>	
1:1.250.000	Paulo Estevam Duarte Eng. Florestal CREA 22449-D/DF	BR-32	
<b>DATA</b>			
JAN/2020			



**LEGENDA**

- Sedes Municipais
- Comunidades Ribeirinhas
- Principais Rios do Brasil
- Rio Madeira
- Rio Purus
- Eixo da rodovia
- Rodovias
- Área de Influência Indireta

**Área de Influência Indireta do Meio Socioeconômico**

Beruri	Iraduba
Borba	Manaquiri
Canutama	Manaus
Careiro	Manicoré
Careiro da Várzea	Porto Velho
Humaitá	Tapauá



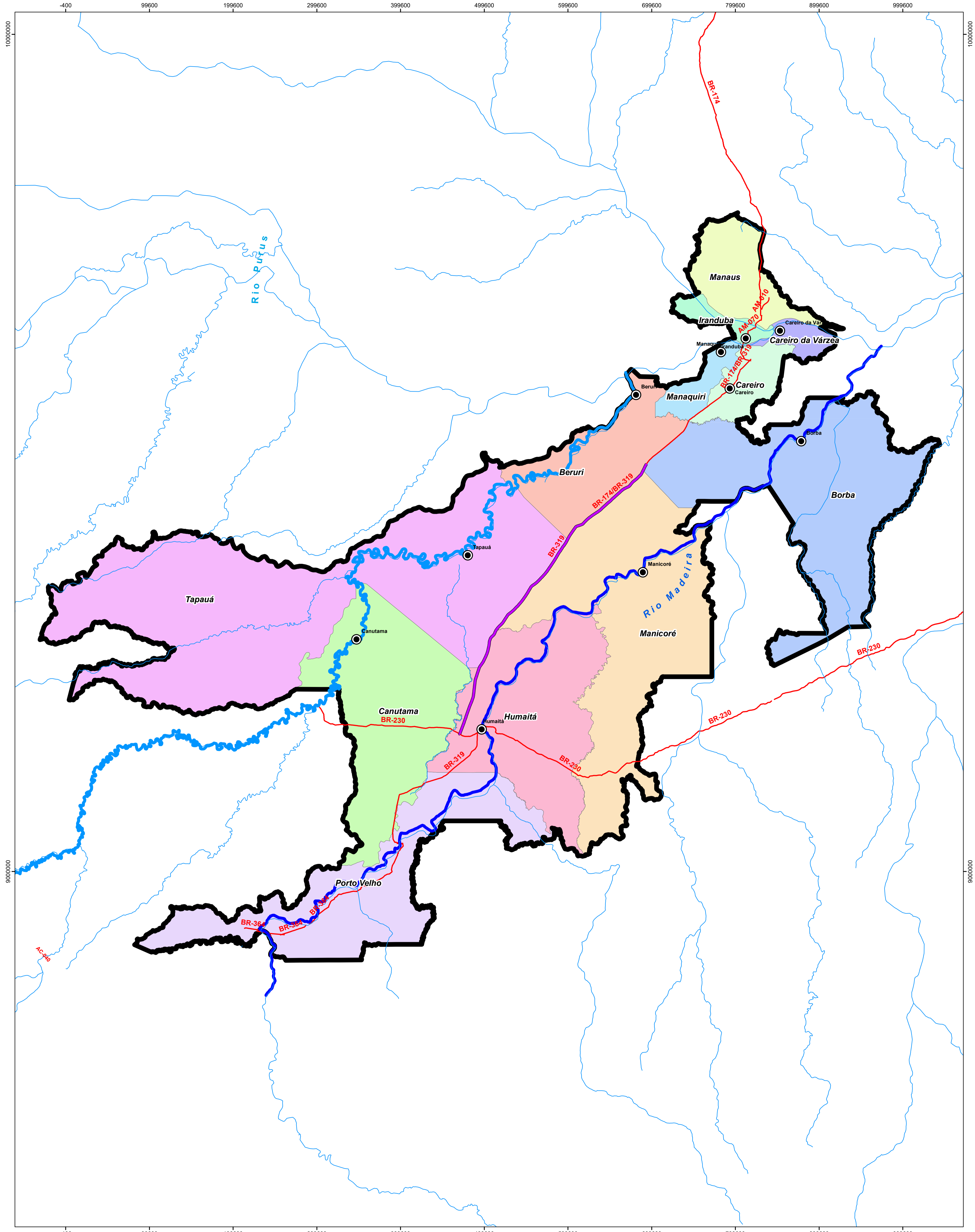
**PARÂMETROS CARTOGRÁFICOS**

PROJEÇÃO UNIVERSAL TRANSVERSA DE MERCATOR - UTM  
 DATUM HORIZONTAL: SIRGAS 2000  
 MERIDIANO CENTRAL: 51  
 FUSO: 20M

**FONTE**

- Sedes, Limites, Localidades, Vias e Drenagens: IBGE, 2017;

<b>EMPREENDEDOR</b>		<b>EXECUÇÃO</b>	
<b>PROJETO</b>			
PAVIMENTAÇÃO DA BR-319			
<b>TEMA</b>			
ÁREA DE INFLUÊNCIA INDIRETA MEIO SOCIOECONÔMICO			
<b>ESCALA</b>	<b>DESENHO</b>	<b>PRODUTO</b>	
1:2.000.000	Paulo Estevam Duarte Eng. Florestal CREA 22449-D/DF	BR-33	
<b>DATA</b>			
JAN/2020			



**LEGENDA**

- Sedes Municipais
- Principais Rios do Brasil
- Rio Madeira
- Rio Purus
- Eixo da rodovia
- Rodovias
- Área de Influência Total

**Área de Influência Total**

Beruri	Iraduba
Borba	Manaquiri
Canutama	Manaus
Careiro	Manicoré
Careiro da Várzea	Porto Velho
Humaitá	Tapauá



**PARÂMETROS CARTOGRÁFICOS**

0 50 100 200 km

PROJEÇÃO UNIVERSAL TRANSVERSA DE MERCATOR - UTM  
 DATUM HORIZONTAL: SIRGAS 2000  
 MERIDIANO CENTRAL: 51  
 FUSO: 20M

**FONTE**  
 - Sedes, Limites, Localidades, Vias e Drenagens: IBGE, 2017;

<b>EMPREENDEDOR</b>		<b>EXECUÇÃO</b>	
<b>PROJETO</b>			
PAVIMENTAÇÃO DA BR-319			
<b>TEMA</b>			
ÁREA DE INFLUÊNCIA TOTAL			
<b>ESCALA</b>	<b>DESENHO</b>	<b>PRODUTO</b>	
1:2.000.000	Paulo Estevam Duarte Eng. Florestal CREA 22448-D/DF	BR-35	
<b>DATA</b>			
JAN/2020			

### Anexo 1

Fichas contendo as informações dos Programas Ambientais sugeridos para a BR-319/AM, trecho do meio.

Programa de Gestão Ambiental		
<b>Objetivo</b>	Manter a qualidade ambiental das áreas de influência do empreendimento, durante a fase de obras.	
<b>Resumo Executivo</b>	Supervisão de ações, atividades e medidas previstas para a execução das obras, por parte da construtora, assim como coordenação e integração da execução dos programas ambientais, para a instalação do empreendimento.	
<b>Fase de Execução</b>	<b>Licença de Instalação</b>	<b>Licença de Operação</b>
	X	Não se aplica
<b>Período de Execução</b>	Mensal	Não se aplica
<b>Responsabilidade Institucional</b>	DNIT	Não se aplica
<b>Observações</b>		

Plano Ambiental para Construção		
<b>Objetivo</b>	Supervisão das obrigações e responsabilidades da construtora, com o objetivo de diminuir os impactos das obras nas condições naturais da Área Diretamente Afetada (AID), do empreendimento.	
<b>Resumo Executivo</b>	Avaliar diretrizes inerentes ao componente de engenharia, sob a ótica ambiental, com o acompanhamento direto das atividades relacionadas às obras, desenvolvidas pela construtora.	
<b>Fase de Execução</b>	<b>Licença de Instalação</b>	<b>Licença de Operação</b>
	X	Não se aplica
<b>Período de Execução</b>	Mensal	Não se aplica
<b>Responsabilidade Institucional</b>	DNIT	Não se aplica
<b>Observações</b>		

Programa de Gerenciamento de Riscos (PGR) e Plano de Ação de Emergência (PAE)		
<b>Objetivo</b>	Minimizar os impactos na via e na sua área de influência, em caso de eventuais acidentes, envolvendo produtos perigosos, preservando o meio ambiente, mantendo a segurança da rodovia.	
<b>Resumo Executivo</b>	Estabelecimento de diretrizes e manutenção dos níveis de riscos em condições toleráveis, bem como ação e controle de situações de perigo ao meio ambiente, operários da obra e usuários da rodovia.	
<b>Fase de Execução</b>	<b>Licença de Instalação</b>	<b>Licença de Operação</b>
	X	X
<b>Período de Execução</b>	Mensal	Mensal
<b>Responsabilidade Institucional</b>	DNIT	DNIT
<b>Observações</b>		

Programa de Proteção à Flora		
<b>Objetivo</b>	Identificar e avaliar possíveis impactos à comunidade de flora, como a redução de ambientes para fauna e a diminuição de sua diversidade genética.	
<b>Resumo Executivo</b>	Monitoramento da flora com o objetivo de verificação dos impactos de supressão de vegetação, avaliando ainda os efeitos de borda nas formações florestais, interceptadas pelo empreendimento.	
<b>Fase de Execução</b>	<b>Licença de Instalação</b>	<b>Licença de Operação</b>
	X	X
<b>Período de Execução</b>	Bimestral	02 (duas) campanhas, após a obtenção da L.O.
<b>Responsabilidade Institucional</b>	DNIT	DNIT
<b>Observações</b>		

Programa de Monitoramento de Fauna		
<b>Objetivo</b>	Avaliar os impactos das obras da rodovia nas populações e comunidades de fauna da Área de Influência Direta (AID), do empreendimento.	
<b>Resumo Executivo</b>	Monitoramento dos grupos faunísticos de avifauna, herpetofauna, mastofauna e ictiofauna, em módulos amostrais, ao longo da rodovia, no período de obras e, posteriormente, após a obtenção da Licença de Operação.	
<b>Fase de Execução</b>	<b>Licença de Instalação</b>	<b>Licença de Operação</b>
	X	X
<b>Período de Execução</b>	<b>Bimestral</b>	<b>02 (duas) campanhas, após a obtenção da L.O.</b>
<b>Responsabilidade Institucional</b>	<b>DNIT</b>	<b>DNIT</b>
<b>Observações</b>	Além dos módulos no padrão RAPELD, ao longo da rodovia, deve se monitorar a população de boto-cor-de-rosa ( <i>Inia geoffrensis</i> ) na comunidade de Igapó-Açu no padrão sugerido no diagnóstico da fauna. Além do monitoramento por armadilhagem tradicional foi proposto um super grid de armadilhas fotográficas em substituição a radiotelemetria. A metodologia encontra-se descrita no diagnóstico da fauna.	

Programa de Monitoramento do Atropelamento e das Passagens de Fauna		
<b>Objetivo</b>	Identificar os principais pontos de atropelamento de fauna, ao longo da rodovia, com vistas à sugestões de mitigação deste impacto.	
<b>Resumo Executivo</b>	Monitoramento ambiental para identificação das espécies raras, ameaçadas e endêmicas, assim como as mais suscetíveis ao atropelamento, além de pontos da rodovia com mais ocorrências deste impacto.	
<b>Fase de Execução</b>	<b>Licença de Instalação</b>	<b>Licença de Operação</b>
	X	X
<b>Período de Execução</b>	Mensal	06 (seis) campanhas, após a obtenção da L.O.
<b>Responsabilidade Institucional</b>	DNIT	DNIT
<b>Observações</b>	O programa deve contemplar a instalação de armadilhas fotográficas nas estruturas instaladas, tanto nas passagens inferiores, quanto nas suspensas. Não se faz necessário instalar em todas as estruturas.	

Programa de Resgate de Fauna		
<b>Objetivo</b>	Evitar que os animais silvestres presentes nas áreas afetadas pelas obras fiquem expostos a acidentes, principalmente, nas atividades relacionadas à supressão de vegetação.	
<b>Resumo Executivo</b>	Acompanhamento e deslocamento de espécies de animais silvestres identificados, previamente às ações de supressão de vegetação, para a implantação do empreendimento.	
<b>Fase de Execução</b>	<b>Licença de Instalação</b>	<b>Licença de Operação</b>
	X	Não se aplica
<b>Período de Execução</b>	Mensal	Não se aplica
<b>Responsabilidade Institucional</b>	DNIT	Não se aplica
<b>Observações</b>	Devido a baixa supressão da área o programa deve ser conduzido para uma metodologia de afugentamento da fauna e não coleta. Não se faz necessário a instalação de centros de triagem, porém deve-se indicar centros próximos a área de estudo para eventuais encaminhamentos. Além disso, espera-se uma metodologia com ações preventivas as intervenções.	

Programa de Comunicação Social		
<b>Objetivo</b>	Garantir o acesso às informações do empreendimento (fase de obras e operação da rodovia) às populações e comunidades afetadas pelo empreendimento.	
<b>Resumo Executivo</b>	Campanhas de divulgação das ações do empreendimento e da supervisora/gestora ambiental para a obra, às comunidades e populações afetadas.	
<b>Fase de Execução</b>	<b>Licença de Instalação</b>	<b>Licença de Operação</b>
	X	X
<b>Período de Execução</b>	Mensal	02 (duas) campanhas, após a obtenção da L.O.
<b>Responsabilidade Institucional</b>	DNIT	DNIT
<b>Observações</b>	Deve contemplar também os temas: zoneamento territorial, uso e ocupação do espaço, grilagem e áreas protegidas.	

Programa de Educação Ambiental		
<b>Objetivo</b>	Desenvolver uma construção crítica socioambiental de proteção ao meio ambiente e melhoria de qualidade de vida, no contexto das obras do empreendimento.	
<b>Resumo Executivo</b>	Campanhas de conscientização e debate de temas pertinentes à proteção do meio ambiente, no contexto das obras do empreendimento, tendo como público alvo as comunidades e populações afetadas, assim como os operários da obra.	
<b>Fase de Execução</b>	<b>Licença de Instalação</b>	<b>Licença de Operação</b>
	X	X
<b>Período de Execução</b>	Bimestral	01 (uma) campanha, após a obtenção da L.O.
<b>Responsabilidade Institucional</b>	DNIT	DNIT
<b>Observações</b>	Deve ser trabalhado também os temas: espécies cinegéticas, ameaçadas, sensíveis a atropelamentos, áreas protegidas, efeitos danosos das queimadas, grilagem e desmatamento.	

Programa de Monitoramento da Qualidade de Água		
<b>Objetivo</b>	Identificação e mitigação de eventuais processos de contaminação e deterioração da qualidade de água dos corpos hídricos, na Área de Influência Direta (AID), do empreendimento.	
<b>Resumo Executivo</b>	Monitoramento dos corpos hídricos, presentes na Área de Influência Direta (AID), do empreendimento.	
<b>Fase de Execução</b>	<b>Licença de Instalação</b>	<b>Licença de Operação</b>
	X	X
<b>Período de Execução</b>	Bimestral	02 (duas) campanhas, após a obtenção da L.O.
<b>Responsabilidade Institucional</b>	DNIT	DNIT
<b>Observações</b>	Deve contemplar necessariamente os cursos hídricos monitorados pela fauna, além daqueles que serão alvo de obra de arte especial.	

Programa de Monitoramento da Qualidade do Ar		
<b>Objetivo</b>	Identificar possíveis distorções na qualidade do ar atmosférico na Área de Influência Direta (AID) do empreendimento, no contexto de desenvolvimento das obras.	
<b>Resumo Executivo</b>	Monitoramento das concentrações de gases e particulados, durante a fase de construção, avaliando os padrões de qualidade perante a padrões legislados e apontando medidas de redução para possíveis impactos.	
<b>Fase de Execução</b>	<b>Licença de Instalação</b>	<b>Licença de Operação</b>
	X	X
<b>Período de Execução</b>	Bimestral	02 (duas) campanhas, após a obtenção da L.O.
<b>Responsabilidade Institucional</b>	DNIT	DNIT
<b>Observações</b>		

Programa de Monitoramento de Ruídos e Vibrações		
<b>Objetivo</b>	Avaliação dos níveis de ruídos e vibrações na Área de Influência Direta (AID) do empreendimento, na fase de obras.	
<b>Resumo Executivo</b>	Monitoramento ruídos e vibrações, durante a fase de construção, avaliando os padrões de qualidade perante a padrões legislados e apontando medidas de redução para possíveis impactos.	
<b>Fase de Execução</b>	<b>Licença de Instalação</b>	<b>Licença de Operação</b>
	X	Não se aplica
<b>Período de Execução</b>	Bimestral	Não se aplica
<b>Responsabilidade Institucional</b>	DNIT	Não se aplica
<b>Observações</b>		

Programa de Monitoramento de Ruídos e Vibrações		
<b>Objetivo</b>	Avaliação dos níveis de ruídos e vibrações na Área de Influência Direta (AID) do empreendimento, na fase de obras.	
<b>Resumo Executivo</b>	Monitoramento ruídos e vibrações, durante a fase de construção, avaliando os padrões de qualidade perante a padrões legislados e apontando medidas de redução para possíveis impactos.	
<b>Fase de Execução</b>	<b>Licença de Instalação</b>	<b>Licença de Operação</b>
	X	Não se aplica
<b>Período de Execução</b>	Bimestral	Não se aplica
<b>Responsabilidade Institucional</b>	DNIT	Não se aplica
<b>Observações</b>		

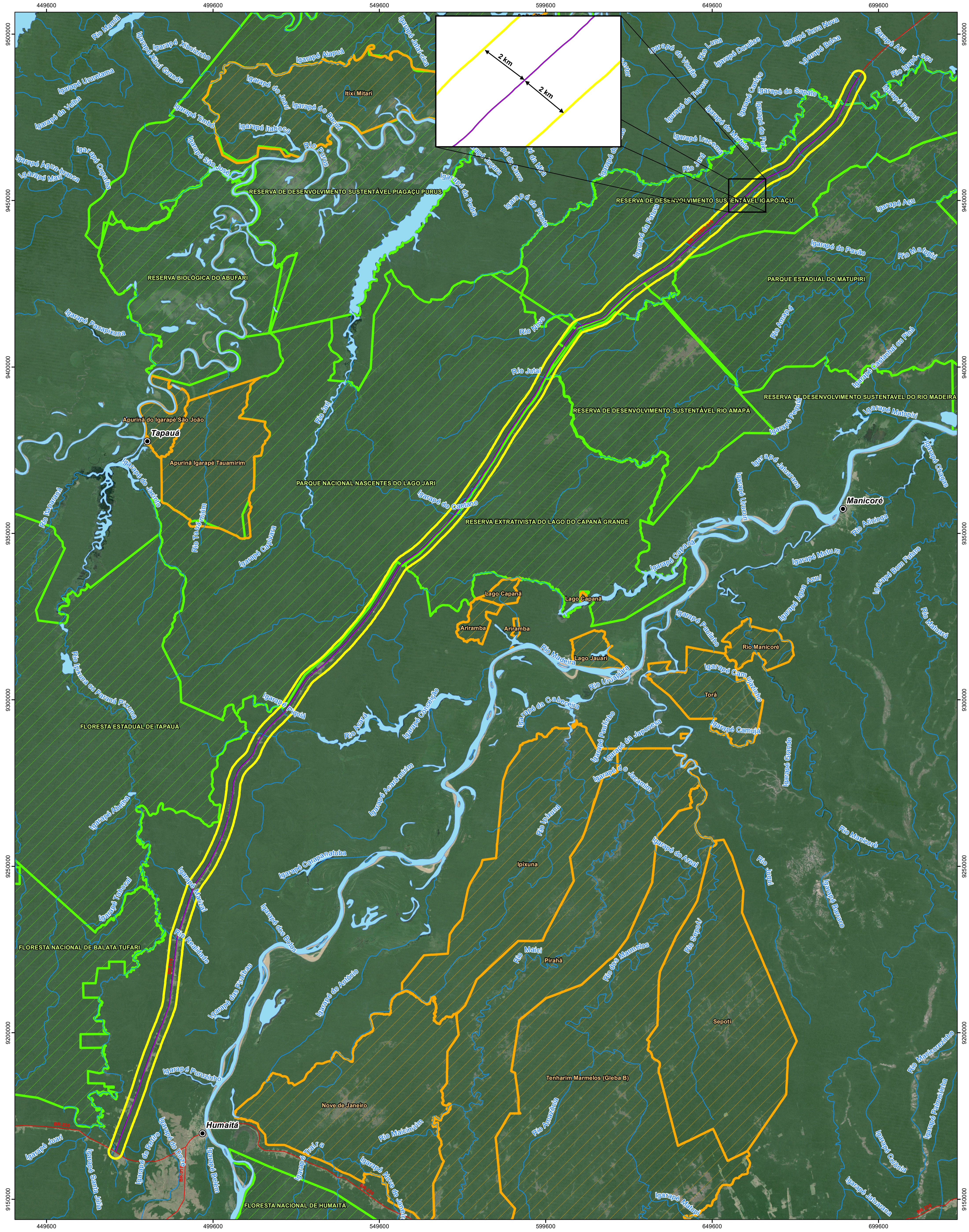
Programa de Recuperação de Passivos Ambientais		
<b>Objetivo</b>	Correção de situações ambientais pré-existentes que, porventura, possam apresentar riscos à instalação e/ou operação do empreendimento.	
<b>Resumo Executivo</b>	Levantamento, avaliação e correção de passivos ambientais presentes nas áreas a serem diretamente afetadas pelas obras, com o monitoramento das áreas pela supervisora/gestora ambiental.	
<b>Fase de Execução</b>	<b>Licença de Instalação</b>	<b>Licença de Operação</b>
	X	Não se aplica
<b>Período de Execução</b>	Mensal	Não se aplica
<b>Responsabilidade Institucional</b>	DNIT	Não se aplica
<b>Observações</b>		

Programa de Recuperação de Áreas Degradadas		
<b>Objetivo</b>	Estabelecimento de procedimentos e medidas preventivas e corretivas destinadas à áreas de apoio às obras, alteradas em função das atividades construtivas.	
<b>Resumo Executivo</b>	Restabelecimento da utilização das áreas em conformidade com valores ambientais, estéticos e sociais, conforme seu estado antes da intervenção, reduzindo ao máximo a ocorrência de passivos ambientais, durante as obras de implantação do empreendimento.	
<b>Fase de Execução</b>	<b>Licença de Instalação</b>	<b>Licença de Operação</b>
	X	Não se aplica
<b>Período de Execução</b>	Mensal	Não se aplica
<b>Responsabilidade Institucional</b>	DNIT	Não se aplica
<b>Observações</b>		

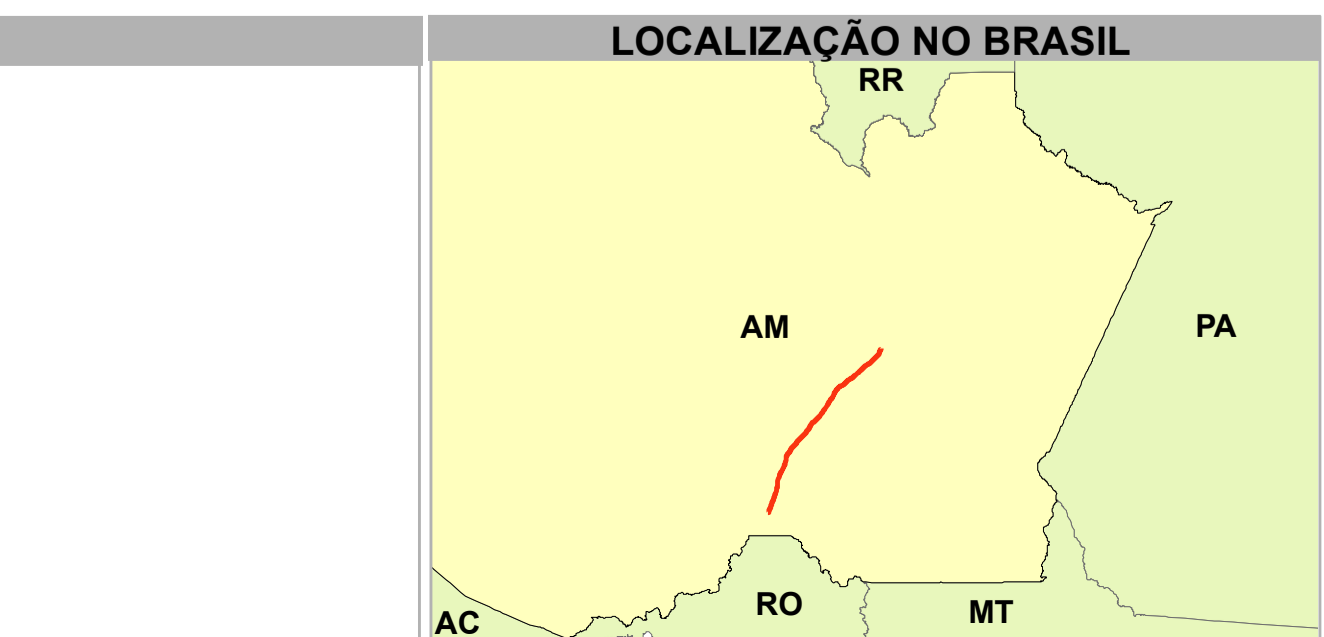
Programa de Monitoramento Arqueológico		
<b>Objetivo</b>	Acompanhamento das obras da rodovia, com o objetivo de identificação de possíveis sítios arqueológicos que possam ser afetados.	
<b>Resumo Executivo</b>	Monitoramento das movimentações do maquinário das obras, no trecho, com vistas à identificação de possíveis sítios arqueológicos, os quais podem ter seu patrimônio arqueológico resgatado.	
<b>Fase de Execução</b>	<b>Licença de Instalação</b>	<b>Licença de Operação</b>
	X	Não se aplica
<b>Período de Execução</b>	Mensal	Não se aplica
<b>Responsabilidade Institucional</b>	DNIT	Não se aplica
<b>Observações</b>		

Programa de Resgate do Patrimônio Arqueológico Pré-Histórico e Histórico/Cultural		
<b>Objetivo</b>	Resgate de material arqueológico, identificado durante a execução do Programa de Monitoramento Arqueológico.	
<b>Resumo Executivo</b>	Com a identificação de sítios arqueológicos na Área Diretamente Afetada (ADA) do empreendimento, será procedido o resgate de material arqueológico, evitando a destruição de sítios pré-históricos e históricos.	
<b>Fase de Execução</b>	<b>Licença de Instalação</b>	<b>Licença de Operação</b>
	X	Não se aplica
<b>Período de Execução</b>	<b>Demanda</b>	Não se aplica
<b>Responsabilidade Institucional</b>	<b>DNIT</b>	Não se aplica
<b>Observações</b>		

Programa de Plantio Compensatório		
<b>Objetivo</b>	Auxiliar na recuperação e regeneração das áreas alteradas e demais pontos sensíveis da ADA.	
<b>Resumo Executivo</b>	Identificar pontos de interesse para o plantio, a quantidade de mudas a serem utilizadas e as espécies a serem utilizadas de acordo com o ambiente a ser revegetado. Auxiliar o Programa de Proteção à Flora na coleta de germoplasma e na manutenção dos viveiros no canteiro de obras.	
<b>Fase de Execução</b>	<b>Licença de Instalação</b>	<b>Licença de Operação</b>
	X	X
<b>Período de Execução</b>	Bimestral	02 (duas) campanhas, após a obtenção da L.O.
<b>Responsabilidade Institucional</b>	DNIT	DNIT
<b>Observações</b>	Deve-se priorizar as espécies nativas da região.	

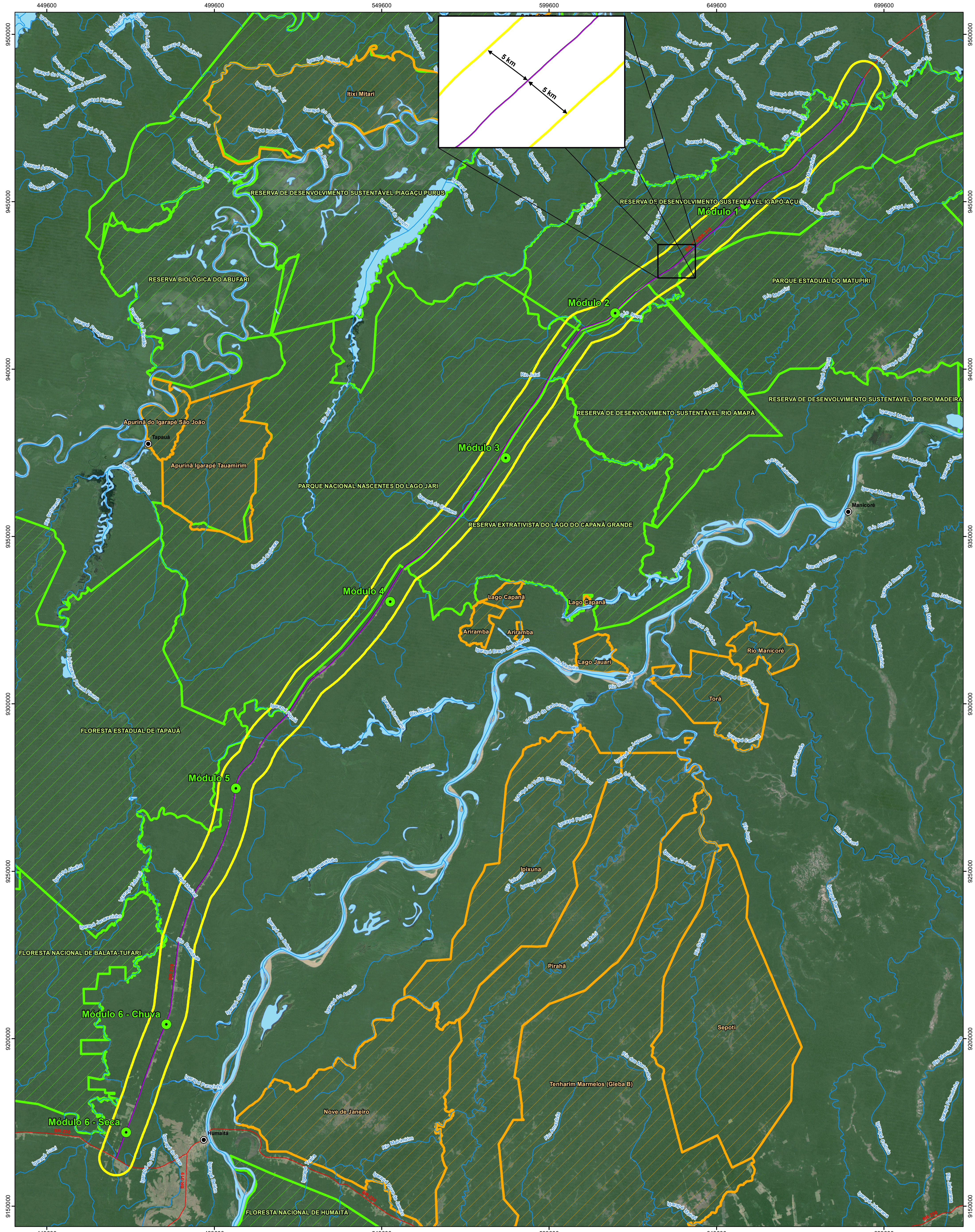


LEGENDA	
	Sedes Municipais
	Eixo da Rodovia
	Área de Influência Direta - Meio Físico (Raio de 2 km)
	Rodovias
	Massa D'água
	Drenagens
	Terras Indígenas
	Unidades de Conservação



PARÂMETROS CARTOGRÁFICOS	
0 12,5 25 50 km	
PROJEÇÃO UNIVERSAL TRANSVERSA DE MERCATOR - UTM DATUM HORIZONTAL SIRGAS 2000 MERIDIANO CENTRAL: 51 FUSO: 20M	
FONTE	
- Sedes, Limites, Localidades, Vias e Drenagens: IBGE, 2017;	

EMPREENDEDOR		EXECUÇÃO	
PROJETO			
PAVIMENTAÇÃO DA BR-319			
TEMA			
ÁREA DE INFLUÊNCIA DIRETA - AID			
MEIO FÍSICO			
ESCALA	DESENHO	PRODUTO	
1:500.000	Paulo Estevam Duarte Eng. Florestal CREA 22449-D/DF	BR-30	
DATA			
JAN/2020			

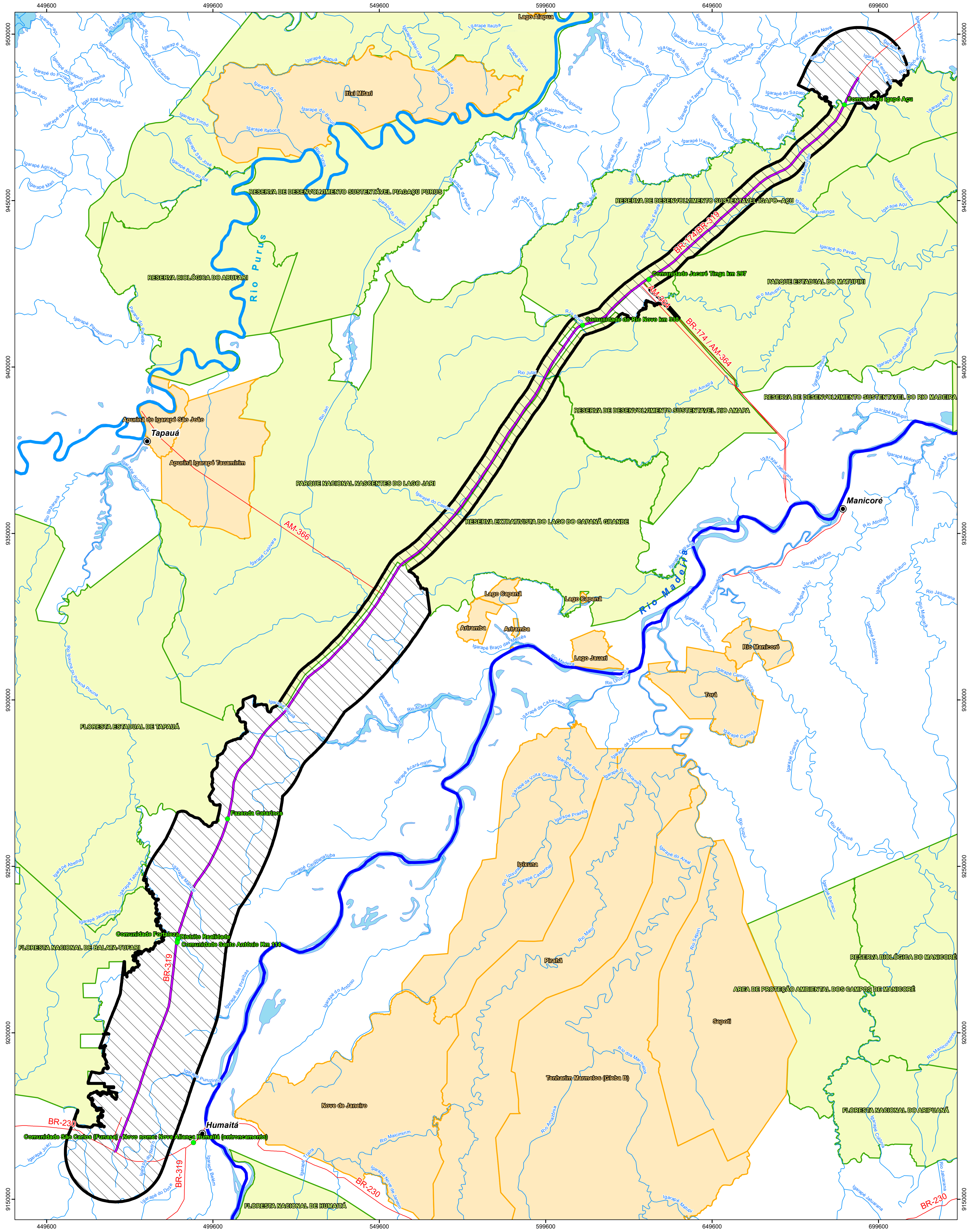


LEGENDA	
	Módulos de Amostragem de Fauna
	Sedes Municipais
	Eixo da Rodovia
	Área de Influência Direta - Meio Biótico (Raio de 5 km)
	Rodovias
	Drenagens
	Massa D'água
	Terras Indígenas
	Unidades de Conservação



PARÂMETROS CARTOGRÁFICOS	
PROJEÇÃO UNIVERSAL TRANSVERSA DE MERCATOR - UTM DATUM HORIZONTAL SIRGAS 2000 MERIDIANO CENTRAL: 51 FUSO: 20M	
FONTE	
- Sedes, Limites, Localidades, Vias e Drenagens: IBGE, 2017;	

EMPREENDEDOR		EXECUÇÃO	
PROJETO			
PAVIMENTAÇÃO DA BR-319			
TEMA			
ÁREA DE INFLUÊNCIA DIRETA - AID			
ESCALA		DESENHO	
1:500.000		Paulo Estevam Duarte Eng. Florestal CREA 22449-D/DF	
DATA		PRODUTO	
JAN/2020		BR-31	



**LEGENDA**

- Sedes Municipais
- Eixo da Rodovia
- Rodovias Implantadas
- Rio Madeira
- Rio Purus
- Drenagens
- Massa D'água
- Comunidades ao longo do trecho de estudo
- ▨ Área de Influência Direta do Meio Socioeconômico
- ▨ Terras Indígenas
- ▨ Unidades de Conservação

**LOCALIZAÇÃO NO BRASIL**

**PARÂMETROS CARTOGRÁFICOS**

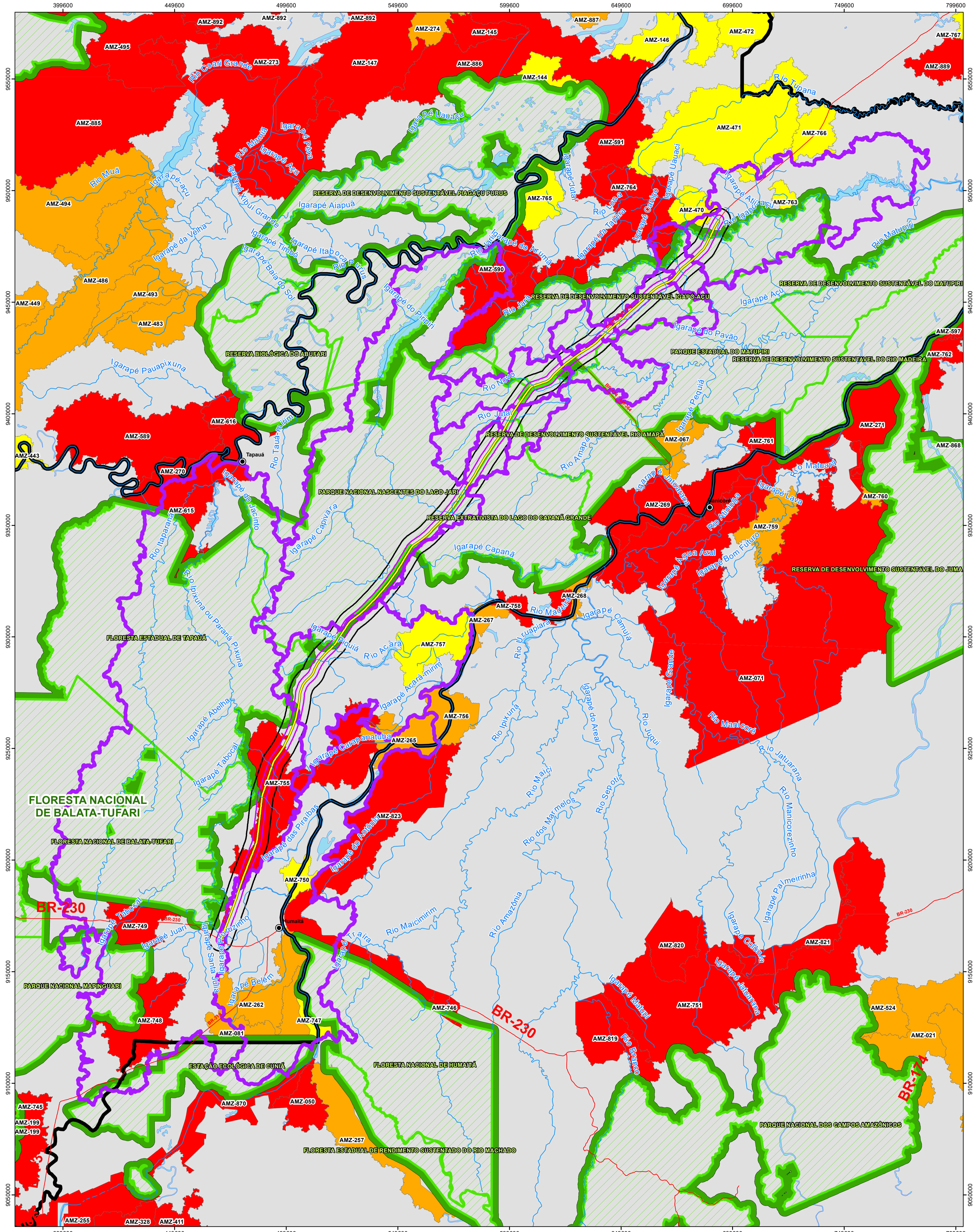
0 12,5 25 50 km

PROJEÇÃO UNIVERSAL TRANSVERSA DE MERCATOR - UTM  
 DATUM HORIZONTAL SIRGAS 2000  
 MERIDIANO CENTRAL: 51  
 FUSO: 20M

**FONTE**

- Sedes, Limites, Localidades, Vias e Drenagens: IBGE, 2017;
- Unidades de Conservação: MMA, 2019;
- Terras Indígenas: FUNAI, 2019.

<b>EMPREENDEDOR</b>		<b>EXECUÇÃO</b>	
<b>PROJETO</b>			
PAVIMENTAÇÃO DA BR-319			
<b>TEMA</b>			
ÁREA DE INFLUÊNCIA DIRETA MEIO SOCIOECONÔMICO			
<b>ESCALA</b>	<b>DESENHO</b>	<b>PRODUTO</b>	
1:500.000	Paulo Estevam Duarte Eng. Florestal CREA 2.2449-D/DF	BR-32	
<b>DATA</b>			
JUN/2020			

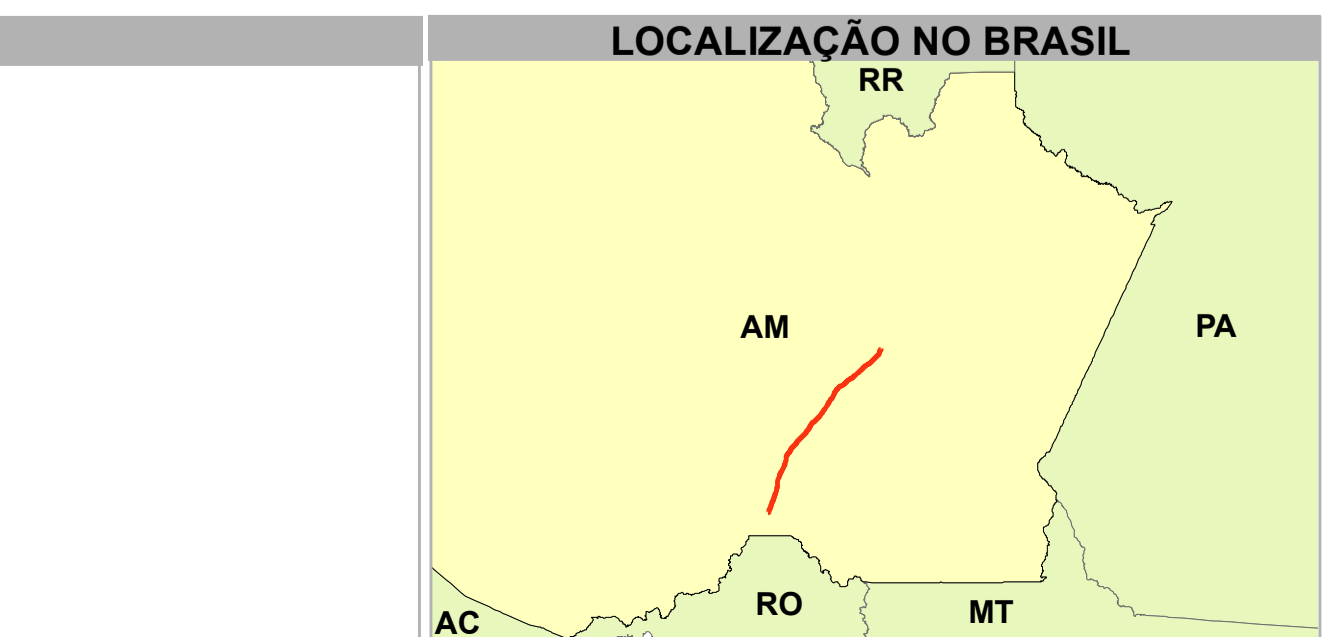


**LEGENDA**

- Sedes Municipais
- ~ Drenagens
- Eixo da Rodovia
- Rodovias
- Massa D'água
- Área de Influência Direta - Meio Físico (Raio de 2 km)
- Área de Influência Indireta do Meio Físico - All
- Área de Influência Direta - Meio Biótico (Raio de 5 km)
- Área de Influência Indireta do Meio Biótico
- Unidades de Conservação
- Zonas de Amortecimento das Unidades de Conservação

**Áreas Prioritárias à Conservação da Biodiversidade - Importância**

- Extremamente Alta
- Muito Alta
- Alta



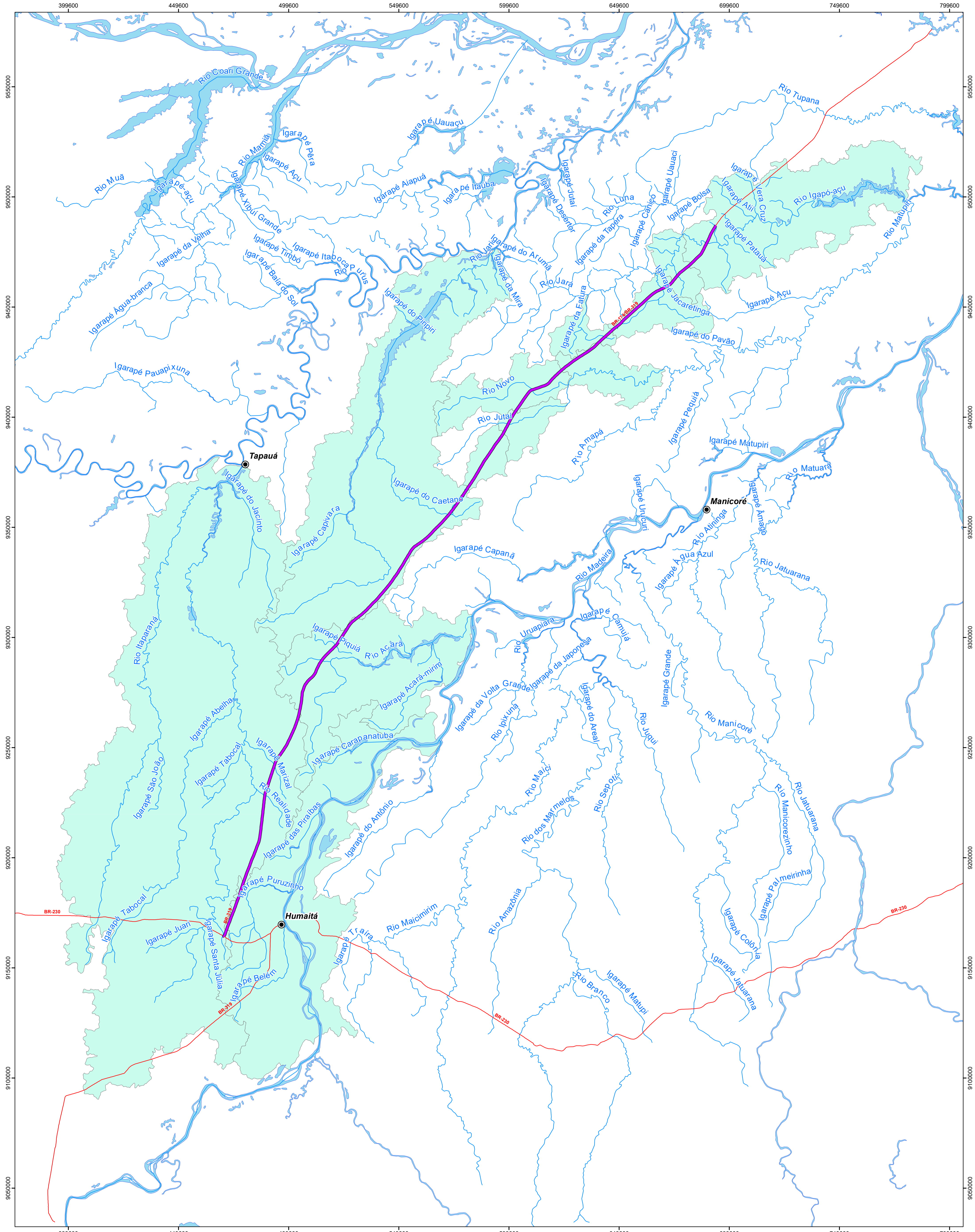
**PARÂMETROS CARTOGRÁFICOS**

PROJEÇÃO UNIVERSAL TRANSVERSA DE MERCATOR - UTM  
 DATUM HORIZONTAL: SIRGAS 2000  
 MERIDIANO CENTRAL: 51  
 FUSO: 20M

**FONTE**

- Sedes, Limites, Localidades, Vias e Drenagens: IBGE, 2017;
- Áreas Prioritárias: MMA, 2018

<b>EMPREENDEDOR</b>		<b>EXECUÇÃO</b>	
<b>PROJETO</b>			
PAVIMENTAÇÃO DA BR-319			
<b>TEMA</b>			
ÁREAS PRIORITÁRIAS PARA CONSERVAÇÃO DA BIODIVERSIDADE			
<b>ESCALA</b>	<b>DESENHO</b>	<b>PRODUTO</b>	
1:750.000	Paulo Estevam Duarte Eng. Florestal CREA 2.2449-D/DF	BR-02	
<b>DATA</b>			
JUN/2020			



**LEGENDA**

- Eixo da rodovia
- Sedes Municipais
- Rodovias
- Drenagens
- Massa D'água
- Área de Influência Indireta do Meio Físico - AII



**PARÂMETROS CARTOGRÁFICOS**

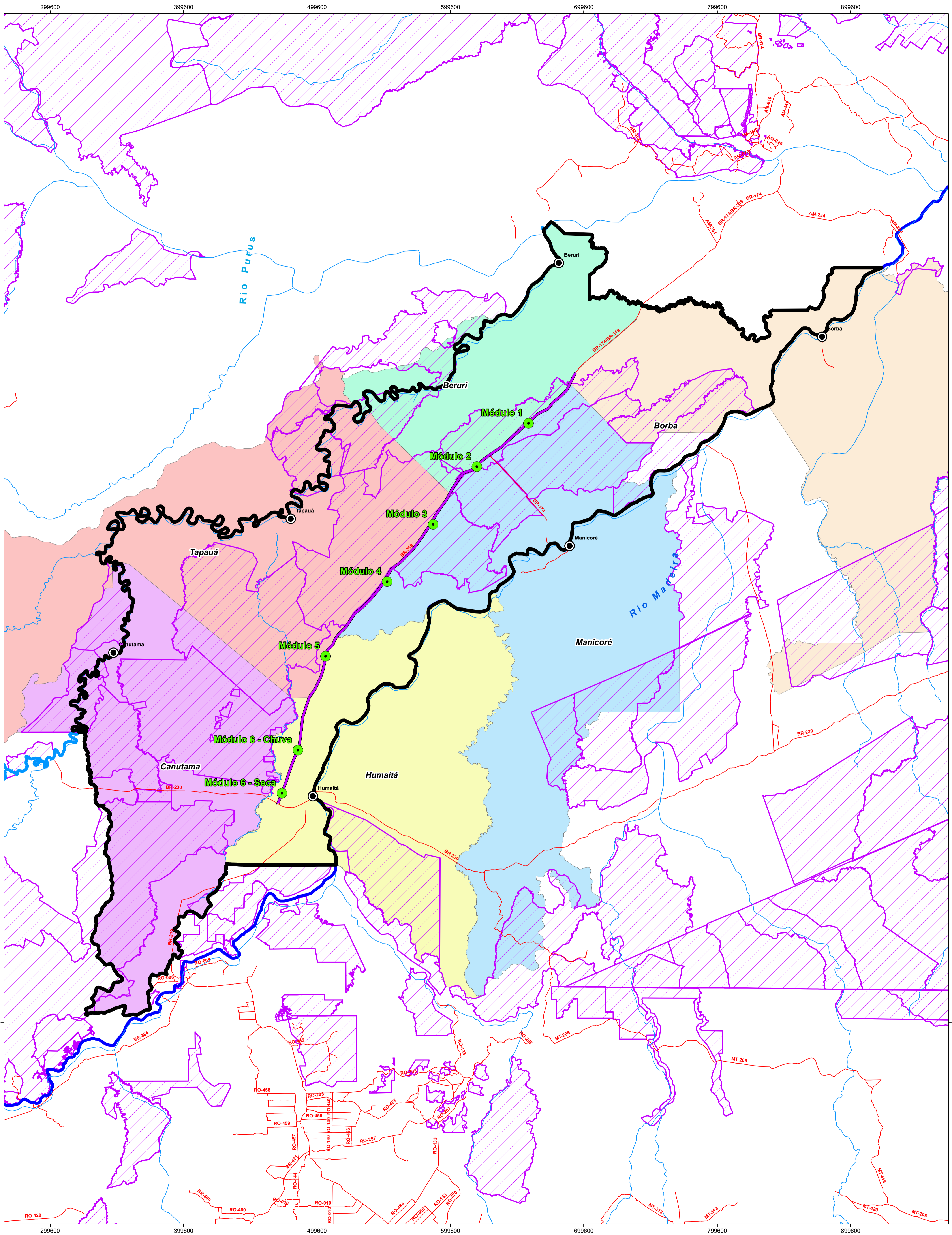
0 12,5 25 50 km

PROJEÇÃO UNIVERSAL TRANSVERSA DE MERCATOR - UTM  
 DATUM HORIZONTAL: SIRGAS 2000  
 MERIDIANO CENTRAL: 51  
 FUSO: 20M

**FONTE**

- Sedes, Limites, Localidades, Vias e Drenagens: IBGE, 2017;

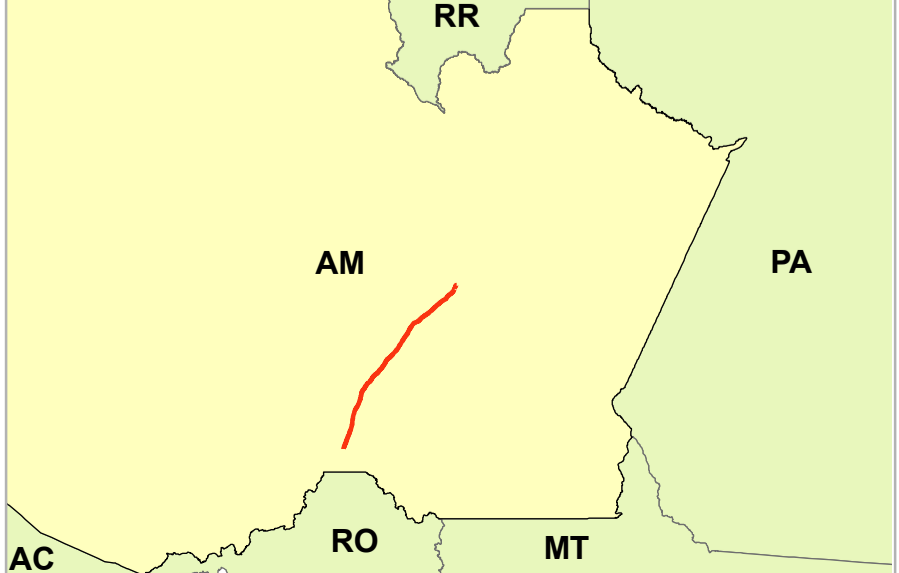
<b>EMPREENDEDOR</b>		<b>EXECUÇÃO</b>	
<b>PROJETO</b>			
PAVIMENTAÇÃO DA BR-319			
<b>TEMA</b>			
ÁREA DE INFLUÊNCIA DIRETA - AII			
MEIO FÍSICO			
<b>ESCALA</b>	<b>DESENHO</b>	<b>PRODUTO</b>	
1:760.000	Paulo Estevam Duarte Eng. Florestal CREA 22449-D/DF	BR-19	
<b>DATA</b>			
SET/2019			



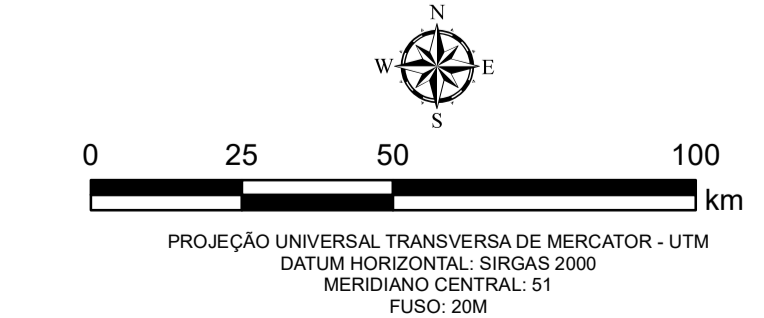
**LEGENDA**

- Sedes Municipais
- Principais Rios do Brasil
- Rio Madeira
- Rio Purus
- Eixo da rodovia
- Rodovias
- Unidades de Conservação
- Módulos de Amostragem de Fauna
- Área de Influência Indireta do Meio Biótico
- Municípios Interceptados**
- Beruri
- Borba
- Canutama
- Humaitá
- Manicoré
- Tapauá

**LOCALIZAÇÃO NO BRASIL**



**PARÂMETROS CARTOGRÁFICOS**



**FONTE**

- Sedes, Limites, Localidades, Vias e Drenagens: IBGE, 2017;

**EMPREENDEDOR**



**EXECUÇÃO**



**PROJETO**

PAVIMENTAÇÃO DA BR-319

**TEMA**

ÁREA DE INFLUÊNCIA INDIRETA

MEIO BIÓTIKO

**ESCALA**

1:1.250.000

**DATA**

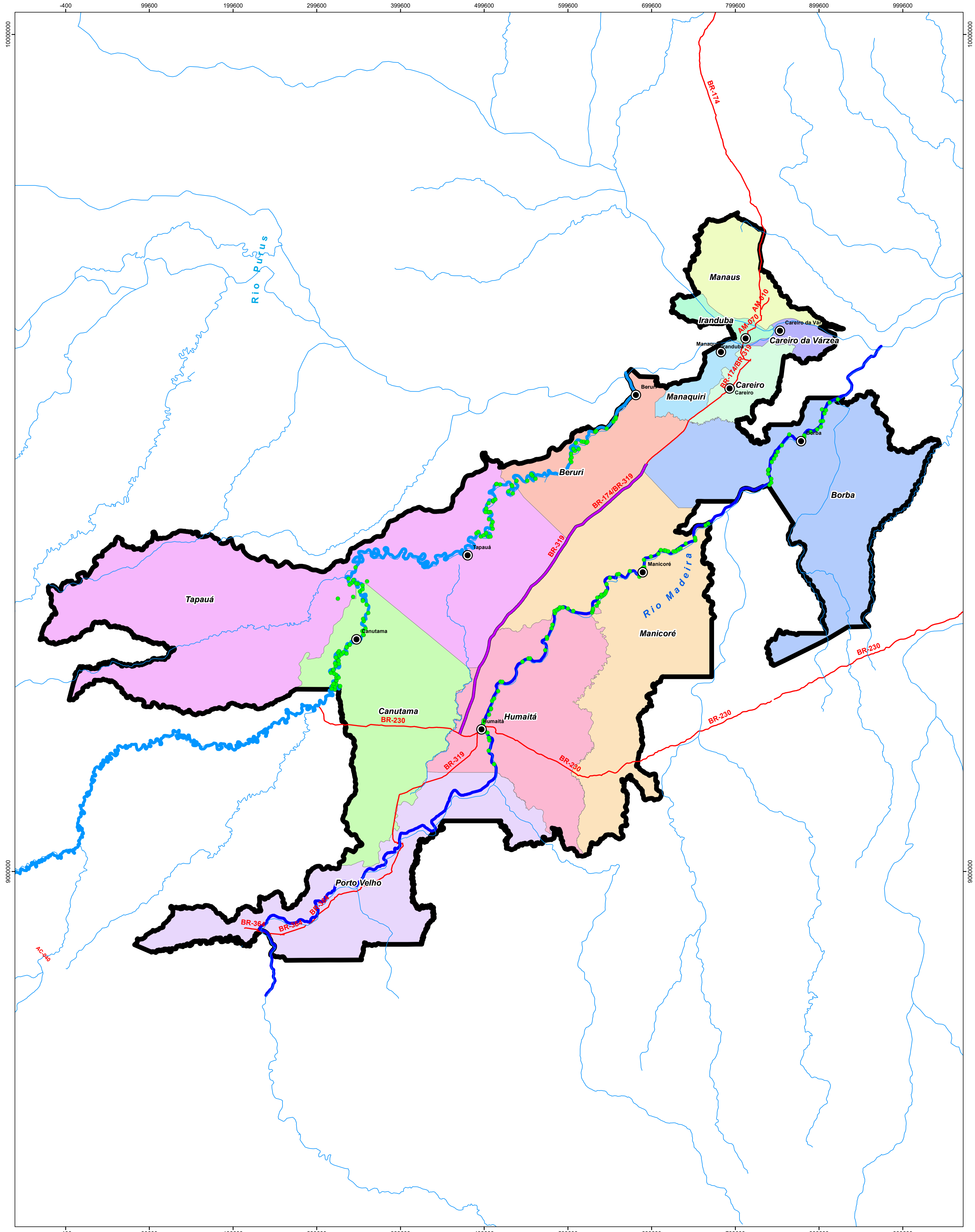
JAN/2020

**DESENHO**

Paulo Estevam Duarte  
 Eng. Florestal  
 CREA 22449-D/DF

**PRODUTO**

BR-32



**LEGENDA**

- Sedes Municipais
- Comunidades Ribeirinhas
- Principais Rios do Brasil
- Rio Madeira
- Rio Purus
- Eixo da rodovia
- Rodovias
- Área de Influência Indireta

**Área de Influência Indireta do Meio Socioeconômico**

Beruri	Irlanduba
Borba	Manaquiri
Canutama	Manaus
Careiro	Manicoré
Careiro da Várzea	Porto Velho
Humaitá	Tapauá



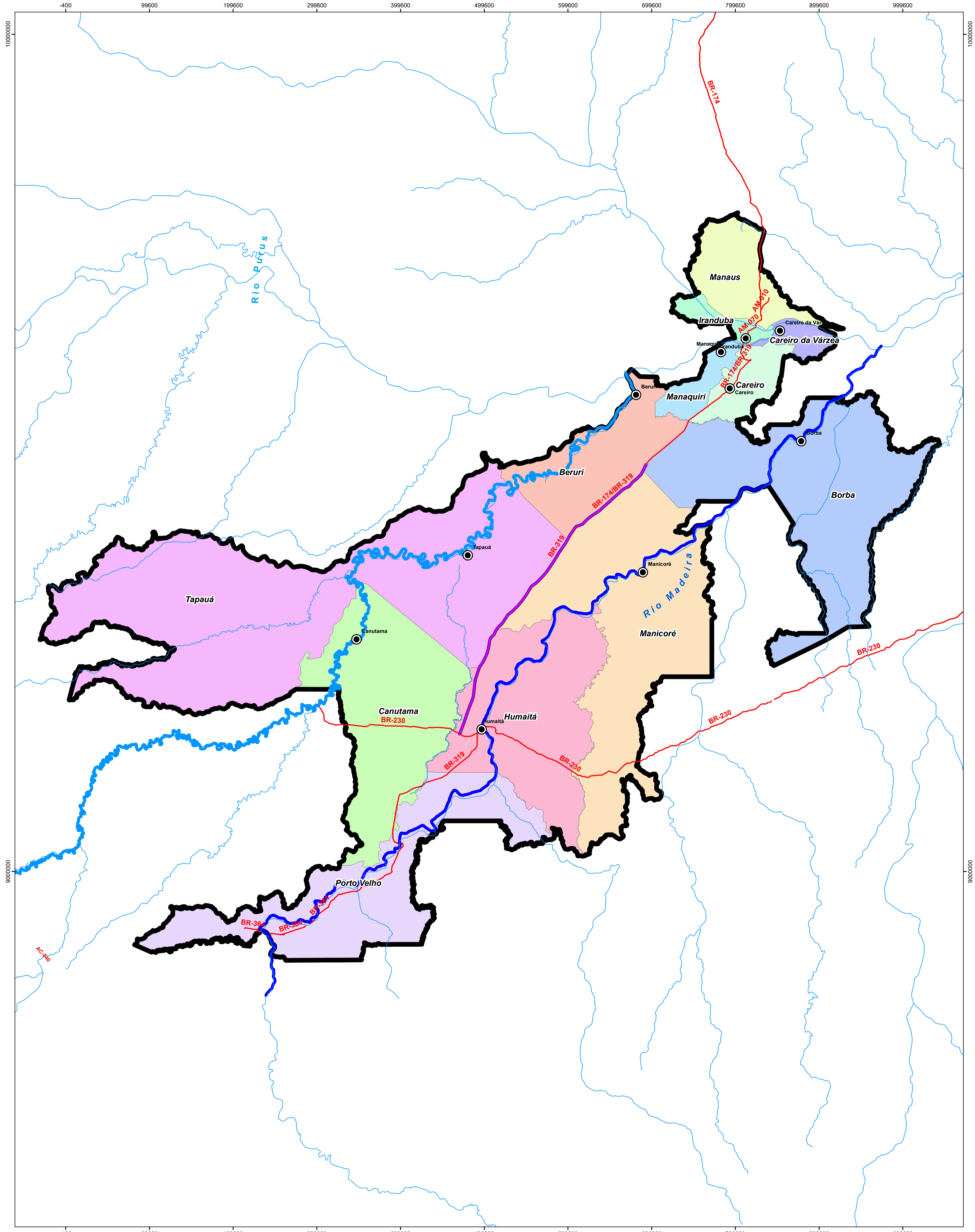
**PARÂMETROS CARTOGRÁFICOS**

PROJEÇÃO UNIVERSAL TRANSVERSA DE MERCATOR - UTM  
 DATUM HORIZONTAL: SIRGAS 2000  
 MERIDIANO CENTRAL: 51  
 FUSO: 20M

**FONTE**

- Sedes, Limites, Localidades, Vias e Drenagens: IBGE, 2017;

<b>EMPREENDEDOR</b>		<b>EXECUÇÃO</b>	
 DEPARTAMENTO NACIONAL DE INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTES			
<b>PROJETO</b>			
PAVIMENTAÇÃO DA BR-319			
<b>TEMA</b>			
ÁREA DE INFLUÊNCIA INDIRETA MEIO SOCIOECONÔMICO			
<b>ESCALA</b>	<b>DESENHO</b>	<b>PRODUTO</b>	
1:2.000.000	Paulo Estevam Duarte Eng. Florestal CREA 22449-D/DF	BR-33	
<b>DATA</b>			
JAN/2020			



**LEGENDA**

- Sedes Municipais
- Principais Rios do Brasil
- Rio Madeira
- Rio Purus
- Eixo da rodovia
- Rodovias
- Área de Influência Total

**Área de Influência Total**

<span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; background-color: #f4a460; border: 1px solid black;"></span> Beruri	<span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; background-color: #90ee90; border: 1px solid black;"></span> Iraduba
<span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; background-color: #add8e6; border: 1px solid black;"></span> Borba	<span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; background-color: #add8e6; border: 1px solid black;"></span> Manaquiri
<span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; background-color: #90ee90; border: 1px solid black;"></span> Canutama	<span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; background-color: #90ee90; border: 1px solid black;"></span> Manaus
<span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; background-color: #90ee90; border: 1px solid black;"></span> Careiro	<span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; background-color: #f4a460; border: 1px solid black;"></span> Manicoré
<span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; background-color: #add8e6; border: 1px solid black;"></span> Careiro da Várzea	<span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; background-color: #d8bfd8; border: 1px solid black;"></span> Porto Velho
<span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; background-color: #f4a460; border: 1px solid black;"></span> Humaitá	<span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; background-color: #e6e6fa; border: 1px solid black;"></span> Tapauá



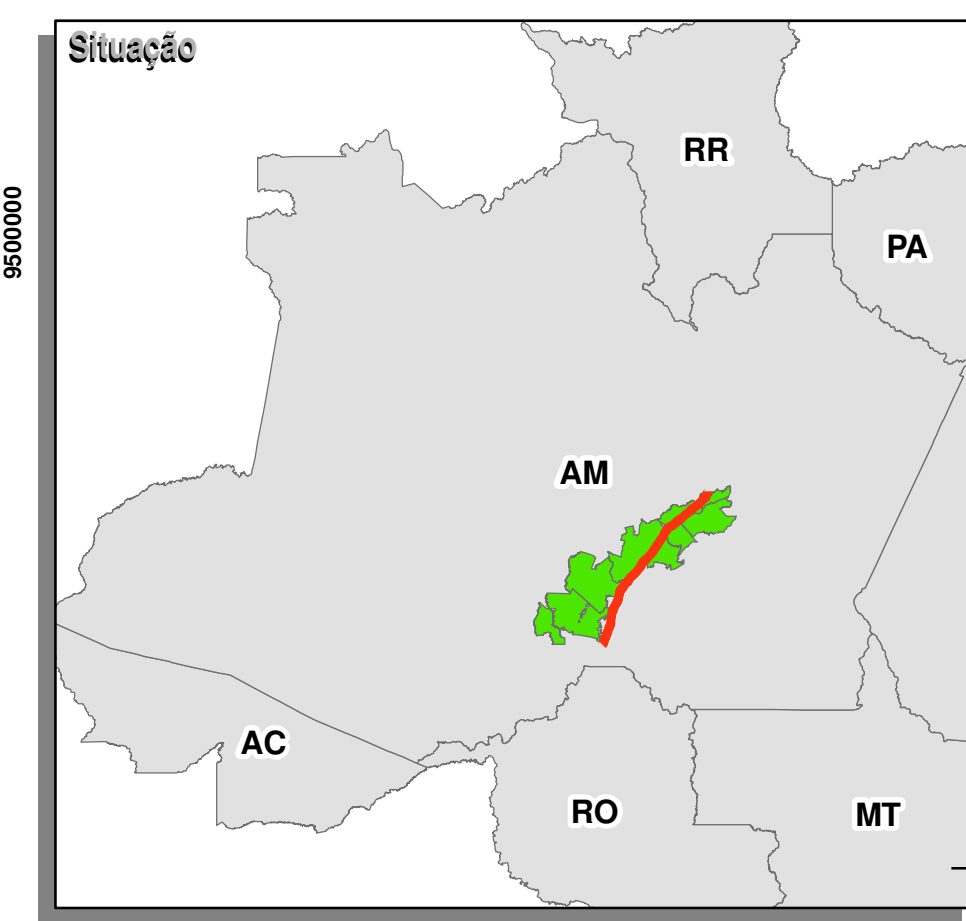
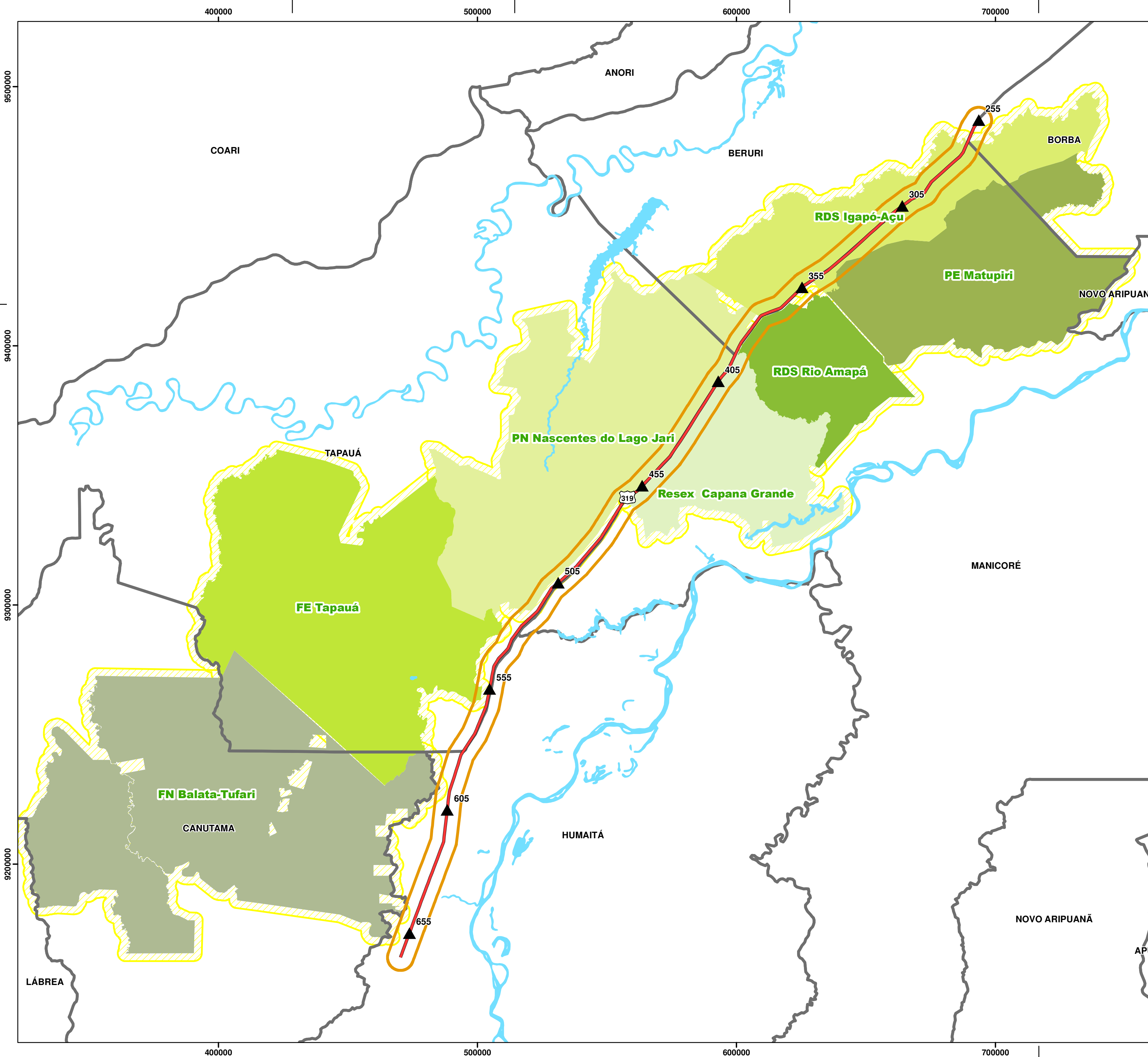
**PARÂMETROS CARTOGRÁFICOS**

0 50 100 200 km

PROJEÇÃO UNIVERSAL TRANSVERSA DE MERCATOR - UTM  
 DATUM HORIZONTAL: SIRGAS 2000  
 MERIDIANO CENTRAL: 51  
 FUSO: 20M

**FONTE**  
 - Sedes, Limites, Localidades, Vias e Drenagens: IBGE, 2017;

<b>EMPREENDEDOR</b>		<b>EXECUÇÃO</b>	
<b>PROJETO</b>			
PAVIMENTAÇÃO DA BR-319			
<b>TEMA</b>			
ÁREA DE INFLUÊNCIA TOTAL			
<b>ESCALA</b>	<b>DESENHO</b>	<b>PRODUTO</b>	
1:2.000.000	Eng. Florestal	BR-35	
<b>DATA</b>	Paulo Estevam Duarte CREA 22448-D/DF		
JAN/2020			



## Unidade de Conservação

RODOVIA BR-319 / AM

**Legenda**

- BR - 319 (trecho em estudo)
- Área de influência para UCs (5km)
- Limites municipais
- Corpos d'água

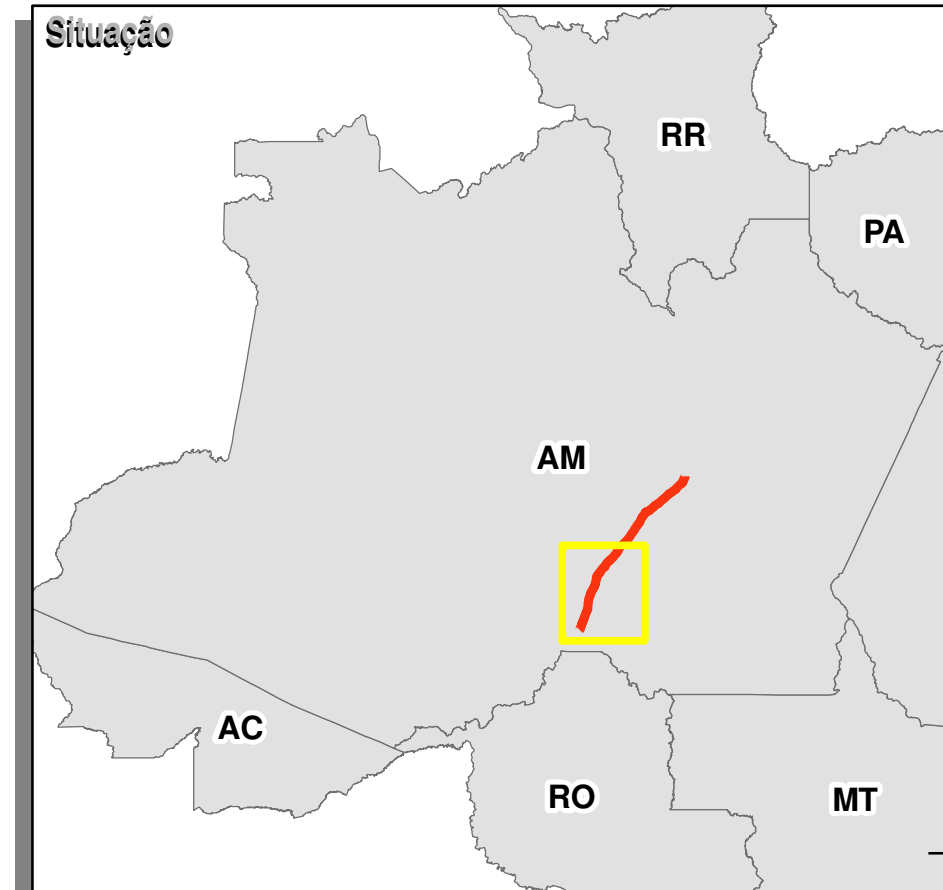
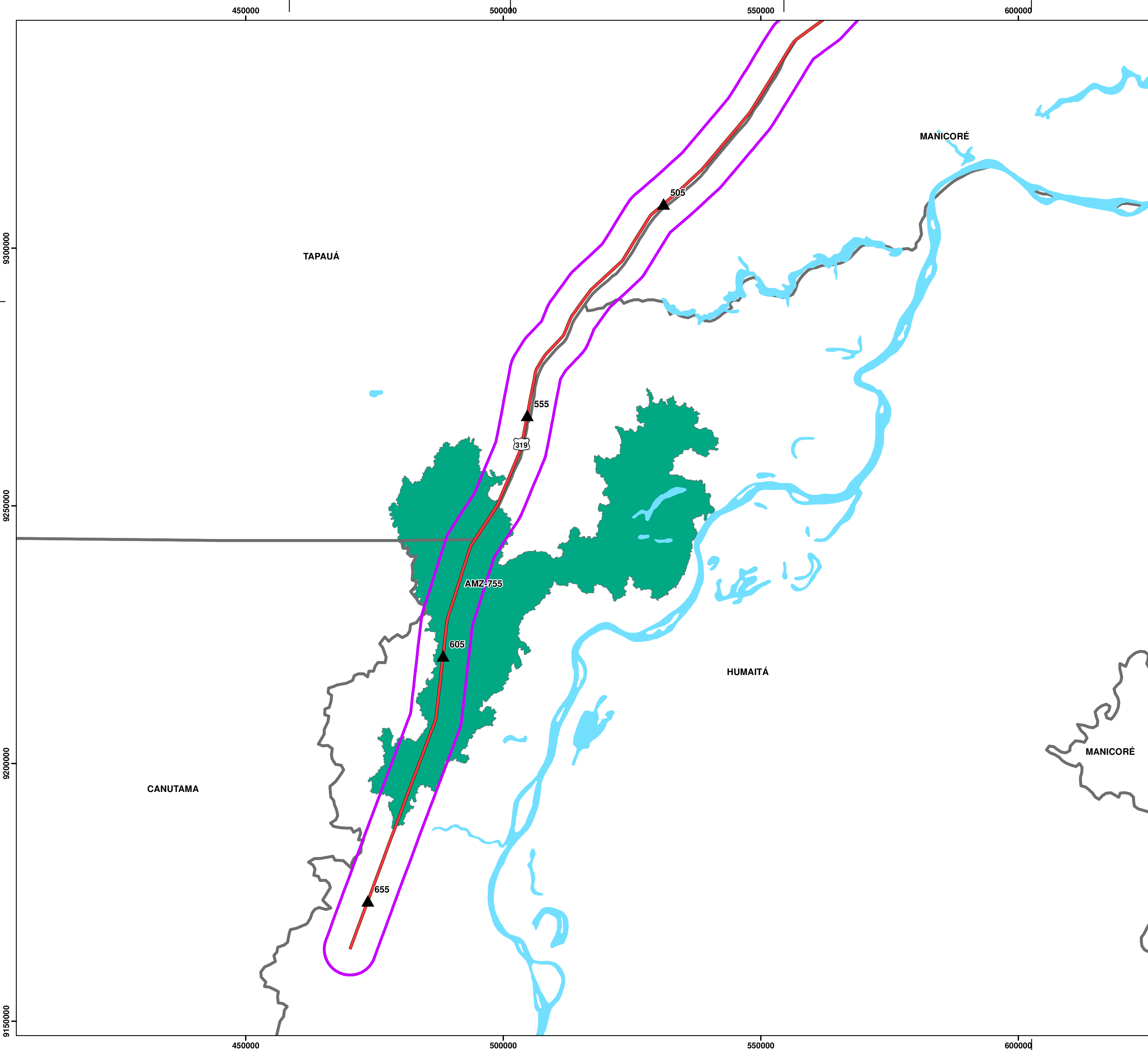
Unidade de Conservação	Eixo tangência (km)	Menor distância até o eixo (km)
FE Tapauá		2,51
FN Balata-Tufari		4,11
PE Matupiri		1,75
PN Nascentes do Lago Jari	82,46	
RDS Igapó-Açu	81,52	
RDS Rio Amapá		0,85
Resex Capana Grande	70,65	
Zona de Amortecimento 3km de acordo com o CONAMA 428/10		

Projeção UTM - Fuso 20S  
 Sistema de Coordenadas Geográficas-GCS: SIRGAS 2000  
 Escala 1:1.000.000

**CRÉDITOS:**  
 - Base de dados cartográficos IBGE, escala 1:250.000;  
 - Base Unidades de Conservação, ICMBIO, MMA, SIEG, FEM, escala 1:1.000.000;  
 - Base Hidrográfica, ANA, escala 1:250.000;  
 - Base Municipal e Limite Estadual IBGE/DGC/CETE, escala 1:250.000.

BR-319





## Áreas Prioritárias para Conservação da Biodiversidade

RODOVIA BR-319 / AM

**Legenda** Folha 01  
AZ

- BR - 319 (trecho em estudo)
- Área de Estudo - 5km
- Limites municipais
- Corpos d'água

---

**Áreas Prioritárias para Conservação da Biodiversidade**

- Extremamente Alta (Mitigação)  
 COD 09 - Regularização de atividade degradante  
 - Extração de recursos minerais e florestais, desmatamento, queimadas, caça e pesca;  
 - Regularização ambiental ( CAR e PRA)

Projeção UTM - Fuso 20S  
 Sistema de Coordenadas Geográficas-GCS: SIRGAS 2000  
Escala 1:500.000

**CRÉDITOS:**  
 - Base de dados cartográficos IBGE, escala 1:250.000;  
 - Base Área Prioritárias, MMA, 2ª Atualização 2018, escala 1:1.000.000;  
 - Base Hidrográfica, ANA, escala 1:250.000;  
 - Base Municipal e Limite Estadual IBGE/DGC/CETE, escala 1:250.000.

**BR-319**



Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes  
Sede do DNIT em Brasília/DF  
Diretoria de Planejamento e Pesquisa  
Coordenação-Geral de Planejamento e Programação de Investimentos

OFÍCIO Nº 6166/2020/CGPLAN/DPP/DNIT SEDE

Brasília, 23 de janeiro de 2020.

Ao Senhor

**JOÃO FELIPE LEMOS CUNHA**

Coordenador-Geral de Meio Ambiente

**Assunto: Informações sobre alternativas tecnológicas e locais – BR-319/AM. .**

Senhor Coordenador-Geral,

1. Em atenção ao Ofício 109902 (4388916), informo que não há Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e/ou Ambiental para a BR-319/AM, trecho: BR-174/AM – Div. AM/RO, subtrecho: Entr. AM-360 – Igarapé do Retiro, segmento do km 250,0 – km 655,7, tendo a extensão de 405,7 km, denominado “Trecho do Meio”.
  2. Vale ressaltar que o Tribunal de Contas da União, em resposta à representação feita pelo Ministério Público de Contas do Estado do Amazonas, no Ofício 0887/2019-TCU/SeinfraRodoviaAviação (4767747), informou que a dispensa do EVTEA decorre não apenas da inclusão da obra no PAC, como também por ser considerada de interesse social e segurança nacional, conforme o previsto no art. 3º da Lei nº 5917/1973.
  3. Tendo em vista a ausência de EVTEA, não há elementos suficientes para a análise de alternativas tecnológicas, conforme o item 10.4 do Termo de Referência emitido pelo IBAMA. Nesse caso, sugere-se, portanto, consulta à Coordenação Geral de Desenvolvimento de Projetos e/ou à Coordenação Geral de Construção Rodoviária, considerando que as duas coordenações supracitadas já atuaram na referida rodovia desenvolvendo projeto e executando obra de pavimentação, respectivamente,
  4. Em relação às alternativas de modalidades de transporte, informo que há a possibilidade de utilização de qualquer modo de transporte. Caso se opte pelo modo rodoviário, no Sistema Nacional de Viação, o referido trecho é uma rodovia planejada não-pavimentada. Caso hidroviário, a Diretoria de Planejamento e Pesquisa, no Ofício 127807 (4686385), encaminhou a essa Coordenação-Geral uma breve apresentação da Hidrovia do Rio Madeira. Em relação ao modo ferroviário, não há previsão no SNV, nem estudo específico.
  5. Sendo o que tínhamos a informar, ponho-me à disposição para dirimir maiores dúvidas.
- Atenciosamente,

assinado eletronicamente  
**ANDRÉ DE OLIVEIRA NUNES**  
Coordenador-Geral de Planejamento e Programação de Investimentos  
CGPLAN/DPP

---

Documento assinado eletronicamente por **Andre de Oliveira Nunes, Coordenador-Geral de Planejamento e Programação de Investimentos**, em 23/01/2020, às 15:38, 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](http://sei.dnit.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0), informando o código verificador **4854243** e o código CRC **A1CC94FA**.

Referência: Caso responda este Ofício, indicar expressamente o Processo nº 50601.500008/2017-27

SEI nº 4854243



MINISTÉRIO DA  
INFRAESTRUTURA



Setor de Autarquias Norte | Quadra 3 | Lote A  
CEP 70040-902  
Brasília/DF | (061) 3315-4151



**Tribunal de Contas da União**  
Secretaria-Geral de Controle Externo



OFÍCIO 0887/2019-TCU/SeinfraRodoviaAviação

Brasília-DF, 23/12/2019.

Ao(À) Senhor(a)  
Diretor(a)-Geral do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes  
(CNPJ: 04.892.707/0001-00)  
SAN - Quadra 3 - Lote A - Ed Núcleo dos Transportes  
70.040-902 - Brasília - DF

Processo TC 040.388/2019-0      Tipo do processo: Representação  
Relator do processo: Benjamin Zymler  
Unidade responsável: Secretaria de Fiscalização de Infraestrutura Rodoviária e de Aviação Civil

**Assunto: Notificação**

Senhor(a) Diretor(a)-Geral,

1. Informo Vossa Senhoria do Despacho (peça 15) proferido no processo de Representação acima indicado.
2. Encaminho cópia do referido despacho, para conhecimento e, quando houver recomendação ou determinação, adoção das medidas existentes pelo órgão ou entidade.
3. Por fim, solicito especial atenção às informações complementares que acompanham este ofício. Esclarecimentos adicionais quanto ao processo em questão ou a esta comunicação podem ser obtidos, no horário de 10 às 18h, junto à Secretaria de Gestão de Processos (Seproc) em Brasília, telefone (61) 3527-5234, assim como nas unidades do TCU nas demais capitais.

Atenciosamente,

*assinado eletronicamente*

Maryzely Mariano

Chefe do Serviço de Comunicação Processual 1  
(Subdelegação de competência: art. 2º, I, da Portaria-Seproc 2/2019)



## Tribunal de Contas da União

### INFORMAÇÕES COMPLEMENTARES

- 1) O acesso aos autos está disponível no portal do TCU na internet ([www.tcu.gov.br](http://www.tcu.gov.br)), exceto no caso de processos/documentos sigilosos. O acesso somente é facultado após o devido credenciamento e habilitação prévia do responsável e/ou do procurador. Esses serviços também estão disponíveis no Portal do TCU.
- 2) O não cumprimento de determinação do Tribunal de Contas da União poderá ensejar a aplicação da multa prevista no art. 58, § 1º, da Lei 8.443/1992, a qual prescinde de realização de prévia audiência, nos termos do art. 268, § 3º, do Regimento Interno do TCU.
- 3) Constitui dever das partes, representantes e procuradores indicar, no primeiro momento que lhes couber falar nos autos, o endereço eletrônico e o endereço residencial ou profissional onde receberão as notificações, bem assim a atualização dessas informações sempre que ocorrer qualquer modificação temporária ou definitiva, conforme previsto no art. 77, inc. V, do Código de Processo Civil.
- 4) A interposição de embargos de declaração é causa de mera suspensão e não de interrupção de prazo para os demais recursos, conforme disposto no artigo 34, § 2º, da Lei 8.443/1992.
- 5) Além dos serviços disponíveis por meio do Portal do TCU na internet, o Tribunal dispõe de atendimento presencial, no horário de 10 às 18h, nos seguintes locais:
  - a) Brasília: na Secretaria de Gestão de Processos. Endereço: SAFS, quadra 4, Anexo III, 2º andar, sala 229 - CEP 70042-900 - Brasília/DF;
  - b) Estados da federação: nas secretarias do Tribunal localizadas nas capitais dos Estados, cujos endereços estão indicados no Portal do TCU, aba de serviços.



**Processo:040.388/2019-0**

**Natureza:** Representação

**Órgão/Entidade:** Departamento Nacional de  
Infraestrutura de Transportes

**Responsável(eis):** Não há.

**Interessado(os):** Não há.

## DESPACHO

Trata-se de representação formulada pelo Sr. Ruy Marcelo Alencar de Mendonça, Procurador do Ministério Público de Contas do Estado do Amazonas, noticiando possíveis irregularidades ocorridas no Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (Dnit), relacionadas à realização de licitação para a contratação de empresa especializada para a elaboração de estudos e projetos básico e executivo de engenharia para recuperação e pavimentação da rodovia BR-319/AM, referente ao trecho do km 250,70 ao km 656,40, incluindo obras de artes especiais.

2. O Sr. Ruy Marcelo Alencar de Mendonça, formulou pedido de suspensão cautelar da licitação 335/2019, na modalidade Regime Diferenciado de Contratação (RDC), aduzindo que o trecho da rodovia em questão não possui Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (EVTEA) ou Licença Prévia (LP), o que ensejaria o risco de desperdício dos recursos a serem aplicados na contratação em tela.

3. O representante, além de solicitar a suspensão da licitação, solicita a responsabilização do titular do Dnit, após a realização do devido contraditório, bem como a expedição de determinação para que o referido certame seja anulado.

4. No exame preliminar do feito, a Secretaria de Fiscalização de Infraestrutura Rodoviária e de Aviação Civil (SeinfraRodovia) lavrou a instrução inserta à peça 11, fazendo as seguintes considerações, dentre outras:

"(...)

*22. Desse modo, verifica-se que, em regra, não há irregularidade em iniciar a elaboração de projeto básico sem a respectiva emissão da licença prévia. A questão é que, no caso em exame, não existe garantia, ou mesmo indicativos concretos, de que o Ibama vai atestar a viabilidade ambiental do empreendimento. Nesse sentido, não se pode olvidar 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. Também não se pode desmerecer o fato de que o processo de licenciamento ambiental do empreendimento já consumiu mais de dez anos (peça 7, p. 2).*

*23. Assim, com a ausência da LP, a contratação de empresa para elaboração do projeto básico/executivo da obra resultaria em gastos de recursos na confecção de produto sem finalidade, haja vista a inviabilidade de sua aprovação.*

*24. Além disso, ainda que a LP venha a atestar a viabilidade ambiental da obra, no momento não se pode emitir qualquer previsão concreta para sua obtenção, visto que o EIA/RIMA ainda se encontra em elaboração.*

*25. Ademais, o prazo de vigência dos contratos para a elaboração dos projetos, de acordo com*



*o edital da licitação, é de 930 dias, a partir da publicação no Diário Oficial da União, enquanto que o processo de licenciamento ambiental do empreendimento já consumiu mais de dez anos (peça 7, p. 2). Assim, existe risco de a LP não ser emitida no prazo de conclusão do contrato resultante desta licitação, e, por consequência, seus projetos ficariam desatualizados, requerendo seu refazimento e acarretando dano ao erário.*

*26. Por fim, vale lembrar que o DNIT já selecionou, por meio do edital 0299/2004, empresa especializada para a elaboração do Projeto Executivo de Engenharia para Pavimentação, Melhoramentos e Restauração da rodovia BR-319/AM, segmento km 366,5 ao 655,7.*

*27. Contudo, em 3/10/2005, a 2ª Vara Federal da Seção Judiciária do Estado do Amazonas, na Decisão 53/2005 – 2ª Vara Federal determinou a suspensão imediata de todos os efeitos dos contratos assinados a partir daquele processo licitatório, com a consequente paralisação imediata dos trabalhos a eles relativos e da cessação dos pagamentos e repasses de recursos públicos às empresas vencedoras, uma vez que o segmento não possuía EIA/RIMA (peça 9, p. 13).*

*28. Repise-se que, no presente caso, a irregularidade não se materializa na formalização do certame licitatório, mas na aprovação do projeto sem a LP. Assim, neste momento, se mostra prematuro falar em responsabilização de gestores do DNIT. Contudo, no caso concreto, existe a real possibilidade de a licença ambiental não estar disponível no prazo de vigência do contrato resultante da licitação 335/2019, fato que pode culminar em desatualização do projeto a ser elaborado, com consequente materialização de dano ao erário. Com base nos antecedentes do licenciamento ambiental do trecho do meio da BR-319/AM, e considerando que o traçado da rodovia passa por área de elevada preservação ambiental, é prudente que a contratação da empresa responsável pela elaboração do PB da obra de restauração/pavimentação do trecho seja realizada após a emissão da LP.”*

5. Dessa forma, a unidade instrutiva propôs determinar cautelarmente ao Dnit que suspenda o RDC 335/2019, bem como realizar oitiva da entidade sobre os fatos apontados na representação formulada pelo Ministério Público de Contas do Estado do Amazonas, apresentando documentação comprobatória de que existe real possibilidade de se obter a Licença Prévia em tempo hábil, de maneira a não provocar a desatualização dos projetos básico e executivo, relativos ao certame licitatório em tela.

## II

6. Feita a devida exposição dos fatos, passo a deliberar sobre a presente representação.

7. Quanto à medida acautelatória pleiteada pelo representante, divirjo do entendimento exposto pela unidade técnica, pois, pelos fundamentos abordados nos tópicos seguintes, entendo que resta ausente a fumaça do bom direito nos fatos relatados pelo autor desta representação. Ademais, considerando a relevância do empreendimento para o país, em particular para a Região Norte, considero configurado *periculum in mora* reverso, tornando temerária a suspensão cautelar do certame.

8. Com efeito, o empreendimento não dispõe de licença ambiental, mas tal fato foi devidamente evidenciado no termo de referência da contratação, deixando a futura contratada ciente de seus encargos (peça 6, fl. 8), **in verbis**:

*"5.9.12.4. Licenciamento Ambiental*

*5.9.12.5. Em relação aos dispositivos que porventura sejam indicados como medidas mitigadoras no Componente Ambiental, observa-se que estes devem ser apresentados em compatibilidade com as soluções estruturais das Obras de Arte Especiais – no caso das passagens de fauna – e dos demais projetos de engenharia que se fizer pertinente.*

5.9.12.6. A Contratada deverá preliminarmente indicar prováveis locais de passagens de fauna, levando-se em consideração a compatibilidade com as soluções estruturais das obras de arte especiais, dimensões e estrutura das obras de arte correntes. Tais locais das passagens de fauna serão validados posteriormente pelos estudos ambientais do Licenciamento Ambiental.

5.9.12.7. O licenciamento ambiental da rodovia BR-319/AM, segmento do km 250,70 ao km 656,40 denominado "Trecho do Meio", tem sido conduzido pelo Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e Recursos Naturais Renováveis – IBAMA no âmbito do Processo IBAMA nº 02001.006860/2005-95.

5.9.12.8. Em 22 de junho de 2007, foi firmado Termo de Acordo e Compromisso (TAC) entre DNIT e IBAMA que estabeleceu critérios e procedimentos de forma a promover a adequação do licenciamento ambiental da BR-319, no trecho entre as cidades de Manaus/AM (km 0,0) e Porto Velho/RO (km 877,40).

5.9.12.9. O parágrafo primeiro do TAC definiu que a continuidade das obras de pavimentação/reconstrução da BR-319, entre o km 250,70 e km 656,40 ficaria condicionada à atestação da viabilidade ambiental do empreendimento pelo IBAMA, que seria obtida com a emissão da Licença Prévia, e posterior emissão da devida Licença de Instalação.

5.9.12.10. Em cumprimento ao TAC, o DNIT entregou ao IBAMA, em 16 de novembro de 2008, o EIA/RIMA referente às obras de reconstrução do pavimento do "Trecho do Meio". O órgão ambiental determinou a complementação dos estudos, em 22 de setembro de 2009.

5.9.12.11. Desde 06 de março de 2013, estão em elaboração os estudos ambientais complementares do EIA/RIMA para obtenção de Licença Prévia, que irá atestar a viabilidade ambiental da execução da obra de reconstrução do pavimento do Trecho do Meio da BR-319/AM, do km 250,70 ao km 656,40. Também está em elaboração, desde janeiro de 2017, o Estudo do Componente Indígena de cinco terras indígenas localizadas nas proximidades da BR-319/AM, do km 250,70 ao km 656,40.

5.9.12.12. A futura Licença Prévia a ser emitida pelo IBAMA poderá conter condicionantes gerais e condicionantes específicas afetas diretamente à elaboração do Projeto de Engenharia, além das condicionantes a serem atendidas devido à manifestação dos intervenientes ao processo de licenciamento (IPHAN, FUNAI, Ministério da Saúde, ICMBio, SDS/AM).

5.9.12.13. As condicionantes específicas podem interferir no desenvolvimento do projeto geométrico, como, por exemplo, no caso de passagem de fauna, na existência de sítios arqueológicos, na travessia em áreas que tenham comunidades tradicionais, entre outros, que podem condicionar a obtenção da Licença de Instalação do empreendimento.

5.9.12.14. Importante mencionar que a Secretaria de Vigilância em Saúde do Ministério da Saúde manifestou, em dezembro de 2014, que a área de implantação do empreendimento está localizada em região endêmica de malária, em zonas consideradas receptíveis e vulneráveis para sua transmissão, devendo medidas serem adotadas para controle dos vetores e da doença em decorrência das obras.

5.9.12.15. Atualmente, o DNIT possui 02 (dois) contratos em andamento para elaboração de estudos, visando o licenciamento do "Trecho do Meio" da rodovia BR-319/AM. São estes, o contrato PP-022/2017 para Elaboração dos Estudos do Componente Indígena, referentes a execução das Obras de Pavimentação da rodovia BR-319/AM e o Contrato SR-00213/2013 para Elaboração de estudos ambientais complementares EIA/RIMA no âmbito do licenciamento ambiental da rodovia BR-319/AM.

5.9.12.16. É importante lembrar que o "Trecho do Meio" está localizado em uma região ambientalmente sensível, sendo que o alinhamento da rodovia atravessa uma Unidade de Conservação assim como também há a presença de terras indígenas localizadas em áreas adjacentes ao traçado implantado, conforme podemos observar na Figura a seguir.

(...)

5.9.13. Unidades de Conservação e Terras Indígenas adjacentes ao traçado



5.9.13.1. *Existem Unidades de Conservação Federais e Estaduais adjacentes ao "Trecho do Meio" (km 250,70 ao Km 656,40), como pode ser verificado no mapa a seguir (Figura 3), quais sejam:*

(...)

5.9.13.2. *No tocante às Terras Indígenas, a FUNAI determinou a elaboração do Componente Indígena em cinco terras indígenas, localizadas nas proximidades do "Trecho do Meio" (km 250,70 ao Km 656,40), descritas no Quadro 7 e na Figura 3."*

9. Partilho da opinião da unidade técnica de que existem diversos riscos envolvidos que podem atrasar o licenciamento ambiental do empreendimento, mas, como corretamente registrado pela unidade técnica, existe contrato celebrado entre o Dnit e o Consórcio Engespro/TC Soluções, cujo objeto visa ao atendimento das exigências do Ibama para a complementação do EIA/RIMA.

10. O cronograma do aludido ajuste previa que o EIA/RIMA seria entregue pelo contratado em novembro de 2019, visando à emissão de Licença Prévia para obras no trecho em 25/5/2020 (peça 5, p. 56-57). Por sua vez, os estudos os estudos do componente indígena, também considerados necessários para o licenciamento ambiental, estão previstos para serem finalizados em junho de 2020.

11. Ainda que não se tenha notícia de que as complementações do EIA/RIMA tenham sido entregues pela contratada no cronograma previsto, verifico a existência de diversas reportagens jornalísticas que denotam que o licenciamento ambiental da BR-319 tem sido conduzida de forma prioritária pelo primeiro escalão do Governo Federal. Menciono, em particular, as matérias divulgadas nos seguintes endereços eletrônicos, datadas de outubro e novembro/2019, respectivamente:

- <https://www.socioambiental.org/pt-br/noticias-socioambientais/ministro-de-infraestrutura-sugere-licenciamento-convencional-para-a-br-319>
- <https://www.acritica.com/channels/cotidiano/news/ministerio-da-infraestrutura-libera-licitacao-da-pavimentacao-do-trecho-do-meio-da-br-319>

12. Dessa forma, entendo que os riscos apontados pela unidade técnica existem, porém, estão sendo devidamente gerenciados pelo Governo Federal e pelo Dnit. Ainda que o licenciamento ambiental do empreendimento atrase, em caráter preliminar, avalio que sejam reduzidos os efeitos financeiros no futuro contrato decorrente do certame licitatório em apreciação. Por outro lado, suspender o certame licitatório em fase final de conclusão, consoante proposto pela SeinfraRodovias, poderia causar outros prejuízos e atrasos na execução do empreendimento, inclusive a possibilidade de o empreendimento ser licenciado pelo órgão ambiental e a contratação da obra não poder ser realizada por conta de atraso na licitação e na execução dos projetos de engenharia da rodovia.

13. Em grande medida não foram colocados óbices de ordem legal ou técnica para que ambas as atividades – o licenciamento ambiental e a elaboração dos projetos de engenharia – pudessem ser desenvolvidos em paralelo, com vistas a antecipar o início das obras da BR-319.

14. Diante do exposto, indefiro a cautelar pleiteada pelo representante.

### III

15. Quanto ao exame de admissibilidade do presente feito, considero que não subsiste a irregularidade apontada pelo representante. A SeinfraRodovias apresentou as seguintes observações acerca da ausência de EVTEA para o empreendimento (grifos acrescidos):

"(...)



32. O outro indício de irregularidade apontado pelo MPC/AM é de que a elaboração de PB/PE para a obra, neste momento, violaria o Acórdão 1884/2016-TCU-Plenário, de relatoria do Ministro Augusto Nardes, uma vez que o segmento não possui estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (EVTEA).

33. A decisão acima citada decorreu de processo de representação para analisar possíveis irregularidades referentes à Portaria do Diretor-Geral do DNIT 1.562, de 26/12/2008, a qual dispensava estudos de viabilidade técnica e econômica para as obras de infraestrutura de transportes, constantes do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC). A dispensa atingia a quase totalidade dos recursos destinados aos contratos vigentes para obras rodoviárias do DNIT, visto enquadraram-se no citado programa.

34. No caso, o Tribunal, em vez de determinar, recomendou ao DNIT que adotasse medidas visando a revogação daquela portaria, considerando as possíveis consequências decorrentes da correção do citado normativo, de modo a flexibilizar as medidas a serem adotadas pela autarquia em relação aos projetos em andamento.

35. Contudo, no caso da BR-319/AM, a dispensa do EVTEA não decorre apenas da inclusão dessa obra no PAC.

36. O assunto foi analisado no processo 015.334/2009-5, que tinha o objetivo de verificar a existência de avaliação prévia da viabilidade técnica e socioeconômica da rodovia BR-319/AM, nos termos do art. 10, § 4º, da Lei nº 11.653, de 7 de abril de 2007, e que resultou no Acórdão 275/2010-TCU-Plenário, de relatoria do Ministro André de Carvalho. De acordo com o relatório que fundamentou a decisão do Tribunal (peça 10, p. 5-6):

*Instado a se manifestar, o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes – DNIT argumentou pela dispensabilidade in casu do estudo de viabilidade (fls. 126/131).*

*De fato, verifica-se que assiste razão ao DNIT. A Lei nº 5.917, de 10 de dezembro de 1973, que instituiu o Plano Nacional de Viação – PNV traz a seguinte exceção:*

*'Art. 3º O Plano Nacional de Viação será implementado no contexto dos Planos Nacionais de Desenvolvimento e dos Orçamentos Plurianuais de Investimento, instituídos pelo Ato Complementar nº 43, de 29 de janeiro de 1969, modificado pelo Ato Complementar nº 76, de 21 de outubro 1969, e Lei Complementar nº 9, de 11 de dezembro de 1970 obedecidos, especialmente os princípios e normas fundamentais seguintes, aplicáveis a todo o Sistema Nacional de Viação, e inclusive à navegação marítima, hidroviária e aérea:*

*(...). i) tanto os investimentos na infraestrutura como a operação dos serviços de transportes reger-se-ão por critérios econômicos; ressalvam-se apenas, as necessidades imperiosas ligadas à Segurança Nacional, e as de caráter social, inadiáveis, definidas e justificadas como tais pelas autoridades competentes, vinculando-se, porém, sempre aos menores custos, e levadas em conta alternativas possíveis;*

*Do aludido normativo depreende-se que a avaliação econômica do empreendimento fica dispensada se houver situações relevantes de segurança nacional e interesse social.*

*(...)*

*Além da questão de interesse social decorrente da aludida declaração formal, a rodovia BR-319 apresenta uma nuance de segurança nacional.*

*O Decreto-Lei nº 1.164, de 1º de abril de 1971, trazia a seguinte disposição:*

*'Art. 1º São declaradas indispensáveis à segurança e ao desenvolvimento nacionais, na região da Amazônia Legal, definida no artigo 2º, da Lei nº 5.173, de 27 de outubro de 1966, as terras devolutas situadas na faixa de cem quilômetros de largura, em*

*cada lado do eixo das seguintes rodovias já construídas, em construção ou projetadas:*

*(...). VI - BR-319 - Trecho: Manaus-Humaitá-Porto Velho, na extensão aproximada de 760 km;*

*O referido normativo foi revogado pelo Decreto-Lei nº 2.375, de 24 de novembro de 1987, o qual deixou de fazer referência às rodovias, passando a utilizar o critério do município. Veja-se:*

*'Art. 1º Deixam de ser consideradas indispensáveis à segurança e ao desenvolvimento nacionais as atuais terras públicas devolutas situadas nas faixas, de cem quilômetros de largura, em cada lado do eixo das rodovias, já construídas, em construção ou projetadas, a que se refere o Decreto-lei nº 1.164, de 1º de abril de 1971, observado o disposto neste artigo.*

*Parágrafo único. Persistem indispensáveis à segurança nacional e sob o domínio da União, dentre as terras públicas devolutas em referência, as que estejam:*

*(...). II - contidas nos Municípios de Humaitá (AM), São Gabriel da Cachoeira (AM), Caracaraí (RR), Porto Velho (RO), Ji-Paraná (RO), Vilhena (RO), Altamira (PA), Itaituba (PA), Marabá (PA) e Imperatriz (MA). '*

*No caso presente, a BR-319 passa pelos municípios de Humaitá e Porto Velho, revelando-se que parte de seu trajeto encontra-se em área de segurança nacional.*

*Além deste aspecto formal, é relevante a explicação fornecida pelo Comando da 12ª Região Militar, por meio do Of. Nº 058/C3L, de 13 de outubro de 2009, que busca demonstrar materialmente a importância da rodovia para a segurança nacional (...).*

*O levantamento de auditoria teve a finalidade de verificar se as obras relativas à pavimentação e recuperação da BR 319 possuem avaliação prévia da viabilidade técnica e socioeconômica, nos termos do art. 10, § 4º, da Lei nº 11.653, de 2008, e avaliar a eficiência, eficácia, efetividade e economicidade do projeto, frente a alternativas de transporte na região.*

*Após a execução dos trabalhos de auditoria e da análise das informações solicitadas, constatou-se que as obras relativas à pavimentação e recuperação da BR 319 não possuem avaliação prévia da viabilidade econômica, em razão de ser considerada de interesse social e segurança nacional, cuja dispensa em razão desses fatores está prevista no art. 3º da Lei nº 5.917, de 1973, e Portaria DNIT nº 1.562, de 2008, c/c o Decreto-Lei nº 2.375, de 1987.*

*Em relação à viabilidade técnica e social, os projetos básicos e executivos e os estudos do EIA-RIMA atendem a esta exigência, ressaltando que por ocasião da construção da estrada foi realizado estudo de viabilidade econômica, técnica e social.*

*37. Assim, o segmento da BR-319/AM objeto dessa representação não possui avaliação prévia da viabilidade econômica, em razão de ser considerada de interesse social e segurança nacional, cuja dispensa em razão desses fatores está prevista no art. 3º da Lei nº 5.917, de 1973, c/c o Decreto-Lei nº 2.375, de 1987."*

16. Concordo integralmente com o exame acima reproduzido. Assim, não ocorre a violação apontada pelo representante dos Acórdãos Plenários 1.253/2012 e 1.884/2016. A desnecessidade do EVTEA para a obra já foi reconhecida por esta Corte de Contas no âmbito do Acórdão 275/2010-Plenário, tendo em vista a previsão estatuída no art. no art. 3º, alínea "i", da Lei n. 5.917/1973.

17. Cabe observar ainda que a rodovia BR-319, ligando Porto Velho (RO) e Manaus (AM), foi inaugurada em 1976 no contexto do projeto de integração da Amazônia. Contudo, em decorrência da falta de manutenção, a estrada se deteriorou e tornou-se intrafegável em 1988.



18. O projeto objeto da licitação em apreciação é referente ao segmento que vai do km 250,70 ao km 656,40, conhecido como "Trecho do Meio", com 405,7 km de extensão. Segundo relatado no termo de referência do certame licitatório, esse trecho apresenta um percurso intransitável devido à falta de pavimentação em boa parte de sua extensão. Além disso, as transposições dos corpos hídricos interceptados pela rodovia são feitas por pontes de madeira. Tal condição, associada às fortes chuvas, típicas da região, dificultam o tráfego de veículos, e conseqüentemente, o fluxo de pessoas, bens e serviços entre as comunidades afetadas.
19. Assim, em juízo sumário, considero que o questionamento acerca da ausência de viabilidade técnica, econômica e ambiental da rodovia deveria ter ocorrido por ocasião de sua implantação, há cerca de 50 anos, e não agora, por ocasião de sua restauração.
20. A própria necessidade de licenciamento ambiental do empreendimento é controversa, pois 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. Tal ato normativo dispensava o licenciamento ambiental prévio para obras de restauração da malha viária federal em determinados casos.
21. Também os próprios estudos exigidos para o licenciamento ambiental são discutíveis, a exemplo dos estudos de Componente Indígena, pois o trecho da rodovia sequer corta alguma terra indígena.
22. Faço tais considerações em caráter preliminar e reservo-me o direito de revisitar essas questões por ocasião da apreciação do TC-025.639/2014-5, de relatoria do Ministro Walton Alencar Rodrigues, que trata de Levantamento de Auditoria constituído com o objetivo verificar a regularidade dos procedimentos referentes ao licenciamento ambiental da rodovia BR-319/AM/RO, em atendimento a requerimento da Comissão de Serviços de Infraestrutura do Senado Federal.
23. Portanto, esta representação não deve ser conhecida, por não vir acompanhada de qualquer indício de irregularidade ou ilegalidade, e, por conseguinte, não estarem satisfeitos os requisitos de admissibilidade previstos no art. 235 do Regimento Interno do TCU.
24. Ante o exposto, com base no art. 107 da Resolução TCU nº 259/2014, determino o arquivamento do presente processo, dando-se ciência ao representante e ao Dnit.

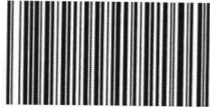

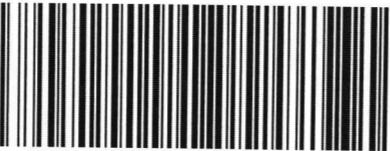
Brasília, 17 de dezembro de 2019.

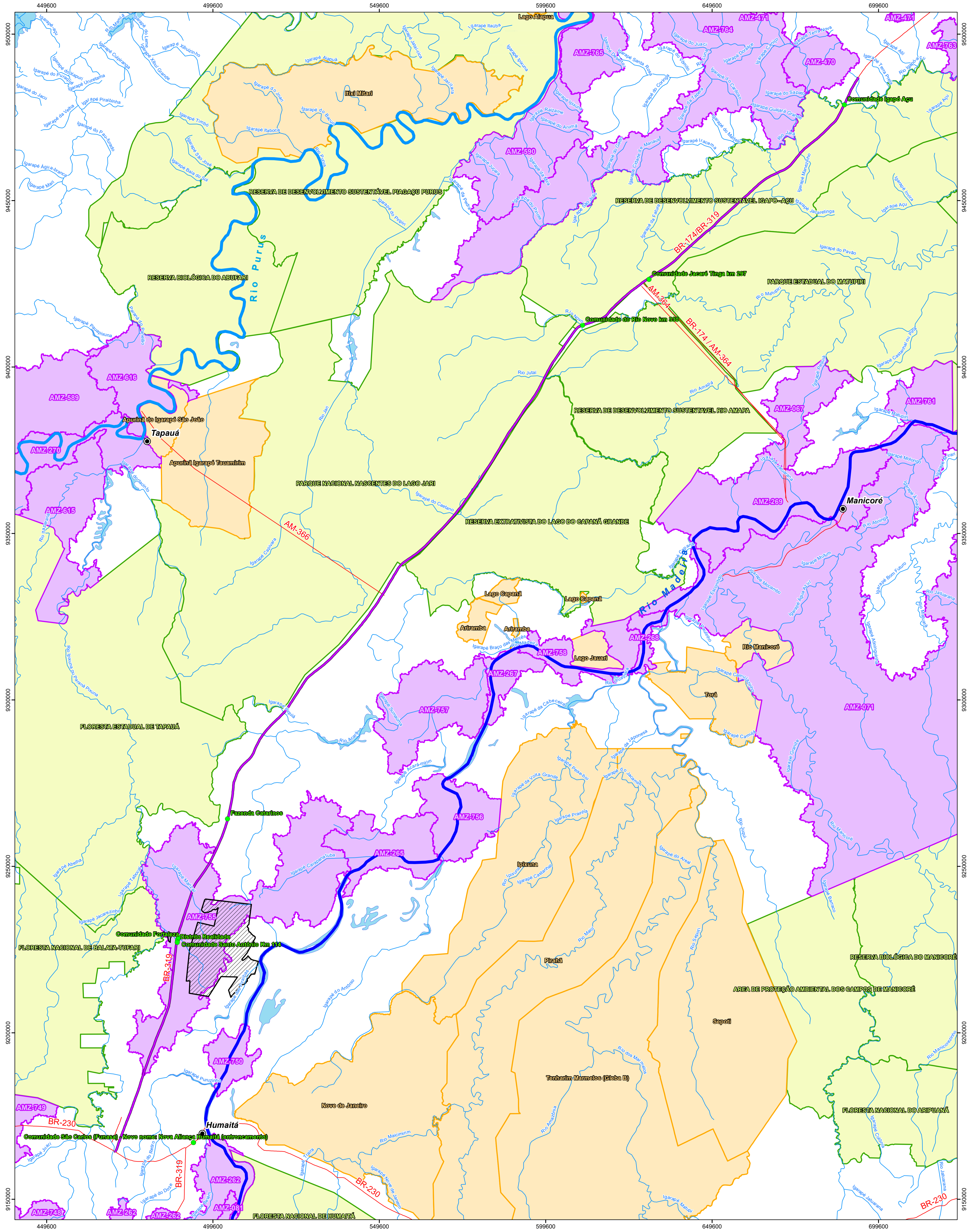
(Assinado Eletronicamente)  
BENJAMIN ZYMLER  
Relator



TRIBUNAL DE CONTAS DA UNIÃO

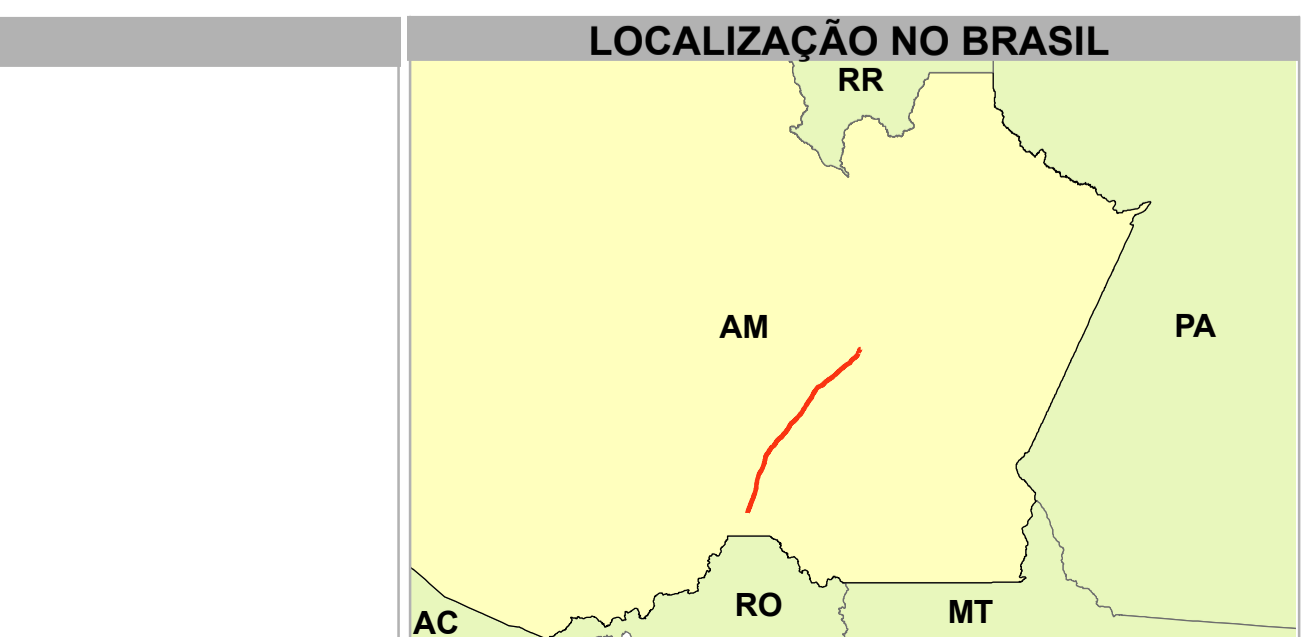


<p>30/12/2019 LOTE: 21290</p> <p><b>Carta</b> 9912434998-SE/BSB TCU Correios</p>	<p><b>AVISO DE RECEBIMENTO</b> <b>Digital</b></p>											
<p><b>DESTINATÁRIO</b> Diretor(a)-Geral do Dnit/Departamento San - Quadra 3 - Lote a, -, ED Núcleo dos Brasília, DF 70040-902</p> 	<p><b>DESTINATÁRIO</b> Diretor(a)-Geral do Dnit/Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes San - Quadra 3 - Lote a, -, ED Núcleo dos Transportes, - 70040-902, Brasília, DF</p> <p><b>AR141637903CC</b></p>  <p><b>AR</b> 9912434998-SE/BSB TCU Correios</p>	<p>CARIMBO UNIDADE DE ENTREGA</p> <p><b>BV</b></p>										
<p><b>ENDEREÇO PARA DEVOLUÇÃO DO OBJETO</b> Tribunal de Contas da União SAFS Quadra 4; Lote 1, -, -, Zona Cívico-Administrativa 70042-900, Brasília, DF</p> <p><b>BV141637903BR</b></p> 	<p><b>ENDEREÇO PARA DEVOLUÇÃO DO AR - Centralizador Regional</b></p> <p>PARA USO EXCLUSIVO DO REMETENTE (OPCIONAL) Ofício 0887/2019-TCU-SeinfraRod - Processo 040.388/2019-0</p>											
<p><b>TENTATIVAS DE ENTREGA</b></p> <p>1ª ___/___/___ :___ h</p> <p>2ª ___/___/___ :___ h</p> <p>3ª ___/___/___ :___ h</p>	<p><b>ATENÇÃO:</b> Após a 3ª tentativa de entrega devolver ao remetente.</p>	<p><b>MOTIVOS DE DEVOLUÇÃO</b></p> <table border="0"> <tr> <td><input type="checkbox"/> 1 Mudou-se</td> <td><input type="checkbox"/> 5 Recusado</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> 2 Endereço insuficiente</td> <td><input type="checkbox"/> 6 Não procurado</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> 3 Não existe o número</td> <td><input type="checkbox"/> 7 Ausente</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> 4 Desconhecido</td> <td><input type="checkbox"/> 8 Falecido</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> 9 Outros _____</td> <td></td> </tr> </table>	<input type="checkbox"/> 1 Mudou-se	<input type="checkbox"/> 5 Recusado	<input type="checkbox"/> 2 Endereço insuficiente	<input type="checkbox"/> 6 Não procurado	<input type="checkbox"/> 3 Não existe o número	<input type="checkbox"/> 7 Ausente	<input type="checkbox"/> 4 Desconhecido	<input type="checkbox"/> 8 Falecido	<input type="checkbox"/> 9 Outros _____	
<input type="checkbox"/> 1 Mudou-se	<input type="checkbox"/> 5 Recusado											
<input type="checkbox"/> 2 Endereço insuficiente	<input type="checkbox"/> 6 Não procurado											
<input type="checkbox"/> 3 Não existe o número	<input type="checkbox"/> 7 Ausente											
<input type="checkbox"/> 4 Desconhecido	<input type="checkbox"/> 8 Falecido											
<input type="checkbox"/> 9 Outros _____												
<p>ASSINATURA DO RECEBEDOR</p> <p>NOME LEGÍVEL DO RECEBEDOR</p>	<p>RUBRICA E MATRÍCULA DO CARTEIRO</p> <p>DATA DE ENTREGA ___/___/___</p> <p>Nº DOC. DE IDENTIDADE</p>											



**LEGENDA**

- Sedes Municipais
- Eixo da Rodovia
- Rodovias Implantadas
- Rio Madeira
- Rio Purus
- Drenagens
- ▨ Áreas de Assentamentos
- Massa D'água
- Comunidades ao longo do trecho de estudo
- Áreas Prioritárias à Conservação da Biodiversidade
- Terras Indígenas
- Unidades de Conservação



**PARÂMETROS CARTOGRÁFICOS**

0 12,5 25 50 km

PROJEÇÃO UNIVERSAL TRANSVERSA DE MERCATOR - UTM  
DATUM HORIZONTAL SIRGAS 2000  
MERIDIANO CENTRAL: 51  
FUSO: 20M

**FONTE**

- Sedes, Limites, Localidades, Vias e Drenagens: IBGE, 2017;
- Unidades de Conservação: MMA, 2019;
- Terras Indígenas: FUNAI, 2019.

<b>EMPREENDEDOR</b>		<b>EXECUÇÃO</b>	
 DEPARTAMENTO NACIONAL DE INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTES			
<b>PROJETO</b>			
PAVIMENTAÇÃO DA BR-319			
<b>TEMA</b>			
ÁREAS PROTEGIDAS E PRIORITÁRIAS			
<b>ESCALA</b>	<b>DESENHO</b>	<b>PRODUTO</b>	
1:500.000	Paulo Estevam Duarte Eng. Florestal CREA 2.2449-D/DF	BR-03	
<b>DATA</b>			
JUN/2020			