



MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE E MUDANÇA DO CLIMA
INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS
Coordenação de Licenciamento Ambiental de Transportes

Assunto: Relatório de vistoria técnica realizada na Rodovia MT-322 - Processo Administrativo 02001.000412/2023-60.

I. INTRODUÇÃO

Este documento visa relatar as atividades e impressões coletadas durante a vistoria técnica, realizada entre os dias 24 e 28 de junho de 2024, na rodovia MT-322, entre os municípios de Peixoto de Azevedo/MT e Bom Jesus do Araguaia/MT. A vistoria teve por objetivo realizar o acompanhamento das frentes de obras de implantação e pavimentação asfáltica da rodovia e verificar os passivos ambientais existentes.

O trecho rodoviário apresentado ao IBAMA possui extensão total de 513,85 quilômetros e intercepta oito municípios, no Estado do Mato Grosso: Peixoto de Azevedo, Marcelândia (na divisa com Peixoto de Azevedo), São José do Xingu, São Félix do Araguaia, Alto Boa Vista, Bom Jesus do Araguaia, Serra Nova Dourada e Novo Santo Antônio. O trecho final da rodovia, nos municípios de Serra Nova Dourada e Novo Santo Antônio, não foi percorrido nesta vistoria, por não haver obras em execução.

Conforme informações disponíveis no site da Secretaria de Estado de Infraestrutura e Logística (SINFRA), órgão do Governo de Mato Grosso responsável pelas obras, há três segmentos com obras em execução, referentes a serviços de implantação e pavimentação da rodovia MT-322 - sobrepostos ao trecho rodoviário apresentado ao IBAMA - e com licenças concedidas pela Secretaria de Estado de Meio Ambiente (SEMA/MT):

- O primeiro segmento possui extensão de 40,00 quilômetros, com início no km 653,37, no Perímetro Urbano de União do Norte (distrito de Peixoto de Azevedo/MT), e término no km 613,37 (Pov. Bigode), na divisa entre os municípios de Marcelândia/MT e Peixoto de Azevedo/MT. Este segmento em obras é objeto do Contrato 121/2021/SINFRA, que se iniciou em 11/04/2022 e tem previsão de término no 1º semestre de 2024, e possui Licença de Instalação em vigor (LI Nº 76004/2023), concedida pela SEMA/MT.
- O segundo segmento possui extensão de 52,70 quilômetros, com início no km 449, no Perímetro Urbano de São José do Xingu/MT, e término próximo ao entroncamento com a rodovia MT-412, em São Félix do Araguaia/MT. Este segmento em obras é objeto do Contrato 112/2022, com período de execução de 17/04/2023 a 24/05/2025, e possui licenças em vigor (LAC Nº 806/2023 e LI Nº 07/2023), concedidas pela SEMA/MT.
- O terceiro segmento possui extensão de 36,60 quilômetros, com início no Km 227,47, no Perímetro Urbano de Bom Jesus do Araguaia/MT, e término no km 263,5, no entroncamento a Rodovia BR-158. Este segmento em obras é objeto do contrato 092/2022/SINFRA, com período de execução de 01/09/2022 a 31/12/2024, e possui Licença de Instalação (LI Nº 74621/2022) em vigor, concedida pela SEMA/MT.



MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE E MUDANÇA DO CLIMA
INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS
Coordenação de Licenciamento Ambiental de Transportes

O mapa abaixo (Figura 1) apresenta os pontos de início e fim dos três segmentos rodoviários em obras, descritos acima, em sobreposição ao trecho rodoviário protocolado pelo empreendedor, em anexo à FCA nº 64452525 (SEI 14578144), de 02/01/2023, no âmbito do processo 02001.000412/2023-60.

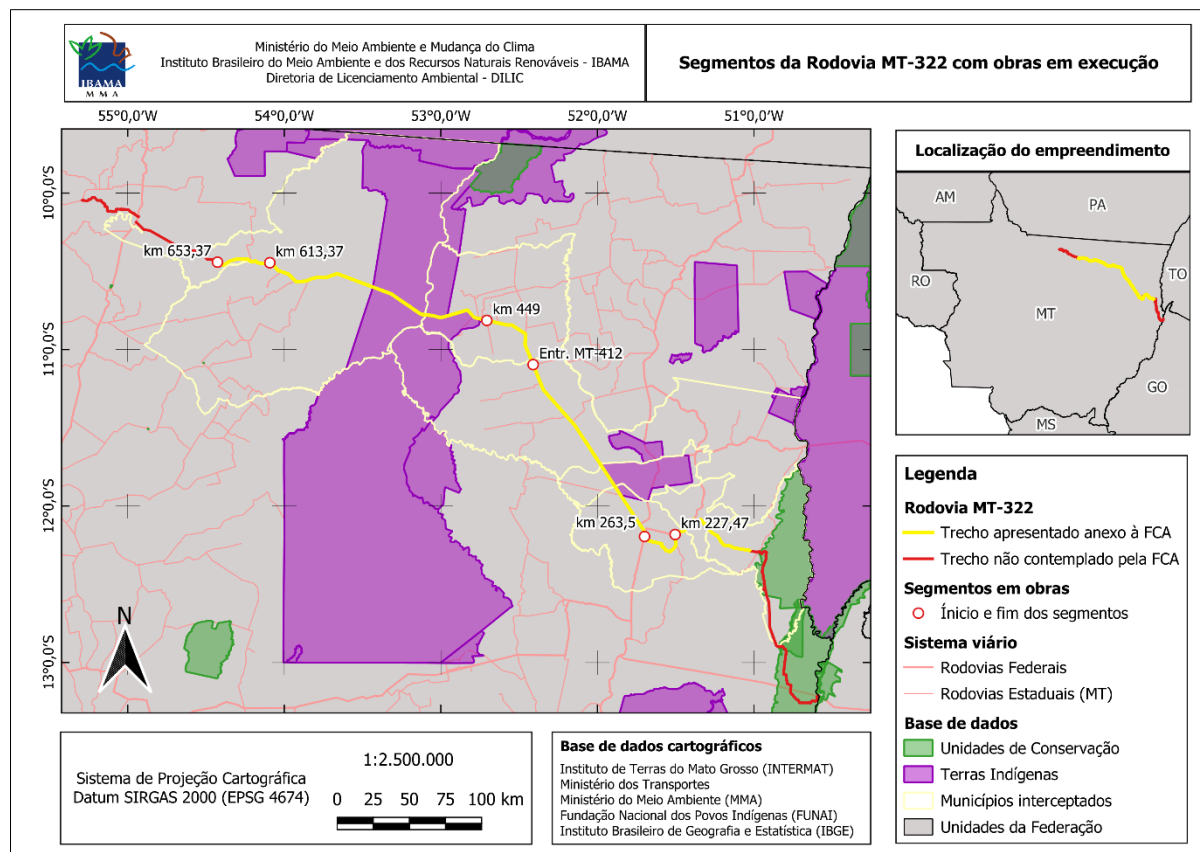


Figura 1. Segmentos com obras em execução no trecho rodoviário (em amarelo) apresentado no processo 02001.000412/2023-60, para Implantação e Pavimentação asfáltica de rodovia MT-322.

II. ATIVIDADES DESENVOLVIDAS

24/06/2024: Deslocamento em voo comercial de Brasília/DF a Sinop/MT, com conexão em Cuiabá/MT. Deslocamento terrestre em veículo da Gerência Executiva do Ibama em Sinop (Gerex-Sinop), de Sinop/MT a Matupá/MT. Pernoite em Matupá/MT.

25/06/2024: Deslocamento terrestre em vistoria, de Matupá/MT a São José do Xingu/MT. Pernoite em São José do Xingu/MT.

26/06/2024: Deslocamento terrestre em vistoria, de São José do Xingu/MT a Bom Jesus do Araguaia/MT. Pernoite em Bom Jesus do Araguaia/MT.

27/06/2024: Deslocamento terrestre em vistoria, em Bom Jesus do Araguaia/MT. Deslocamento terrestre em retorno, de Bom Jesus do Araguaia/MT a Paranatinga/MT. Pernoite em Paranatinga/MT.



MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE E MUDANÇA DO CLIMA
INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS
Coordenação de Licenciamento Ambiental de Transportes

28/06/2024: Deslocamento terrestre em retorno, de Paranatinga/MT a Sinop/MT. Pernoite em Sinop/MT.

29/06/2024: Deslocamento em voo comercial de Sinop/MT a Brasília/DF.

III. SÍNTESE DAS IMPRESSÕES COLHIDAS

- **1º segmento em obras (km 613,37 ao km 653,37)**

No primeiro dia da vistoria (25/06/2024), foi percorrido o trecho da Rodovia MT-322 que se inicia no entrocamento da BR-163, no município de Matupá/MT, no Km 731,20, até o município de São José do Xingu/MT, no Km 468,17.

Ressalta-se que o segmento da rodovia já pavimentado que se inicia no km 731,20 (entrocamento com a BR-163) até o km 653,37 (P.U. União do Norte), não está contemplado no shapefile do Anexo (SEI nº 14578147), protocolado junto com a Ficha de Caracterização de Atividade – FCA nº 64452525, de 02/01/2023 (SEI nº 14578144), conforme pode ser visualizado no mapa da figura 1, apresentado na introdução deste relatório.

No período da manhã do dia 25/06/2024, foi percorrido o primeiro segmento em obras, no sentido de quilometragem decrescente, iniciando no km 653,37 (P.U. União do Norte), até o km 613,37 (Pov. Bigode), com extensão de 40,00 quilômetros, na divisa entre os municípios de Marcelândia/MT e Peixoto de Azevedo/MT.

Conforme informações disponíveis no site da SINFRA, este segmento em obras é objeto do Contrato 121/2021/SINFRA, referente à execução dos serviços de implantação e pavimentação da rodovia MT-322. A execução do contrato se iniciou em 11/04/2022 e tem previsão de término no 1º semestre de 2024.

No km 653,37, no Perímetro Urbano (P.U.) do distrito de União do Norte, no município de Peixoto de Azevedo/MT, em que se inicia o trecho em obras, observou-se uma placa com informações referente à execução das obras de pavimentação da rodovia, que se encontrava caída na margem da rodovia (Figuras 2 e 3). Este ponto é também o início do trecho rodoviário apresentado ao IBAMA, em anexo à FCA nº 64452525.

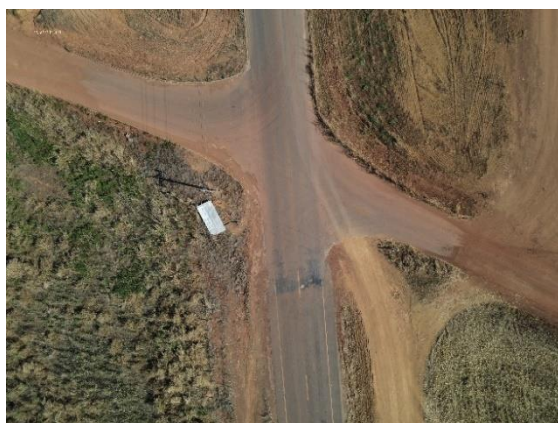


Figura 2. Foto aérea do início do segmento em obras, no km 653,37 (P.U. União do Norte).



Figura 3. Foto aérea da placa caída, referente às obras de pavimentação da rodovia MT-322.



MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE E MUDANÇA DO CLIMA
INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS
Coordenação de Licenciamento Ambiental de Transportes

Verificou-se que as obras de pavimentação asfáltica neste segmento encontram-se praticamente concluídas. No entanto, o sistema de drenagem ainda não havia sido devidamente implantado em grande parte deste segmento. A ausência de dispositivos de drenagem estava contribuindo para a formação de processos erosivos em diversos pontos ao longo deste segmento (Figuras 4 a 7).



Figura 4. Processos erosivos na margem da rodovia no Km 635.



Figura 5. Processos erosivos próximos ao Km 635.



Figura 6. Processos erosivos próximos ao Km 635.



Figura 7. Processos erosivos próximos ao Km 635.

Em parte do segmento rodoviário pavimentado foi realizada a escavação de valas para a instalação de sistema de drenagem nas margens da rodovia. No entanto, os dispositivos de drenagem ainda não haviam sido implantados, o que estava causando a formação de sulcos erosivos nestas valas, tendo em vista que formam um caminho preferencial para o escoamento da água superficial (Figura 8).

Os processos erosivos estavam afetando a base de sustentação de vários postes de transmissão de energia elétrica que margeavam o empreendimento (Figura 9). Em casos mais graves, constatou-se a inclinação de alguns destes postes, colocando em risco a segurança



MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE E MUDANÇA DO CLIMA
INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS
Coordenação de Licenciamento Ambiental de Transportes

dos usuários da rodovia e o abastecimento das comunidades que dependem deste fornecimento.



Figura 8. Vala escavada para instalação de sistema de drenagem na margem da rodovia.



Figura 9. Processo erosivo próximo à linha de transmissão.

Próximo ao Km 637, identificou-se vala escavada para futura instalação de sistema de drenagem, na margem da rodovia (Figura 10). O talude de corte neste local encontrava-se sem proteção vegetal (Figura 11). Em determinado ponto, constatou-se um afloramento de água na vala escavada (Figura 12).



Figura 10. Vala aberta para sistema de drenagem ainda não instalado.



Figura 11. Talude de corte sem vegetação.



Figura 12. Afloramento de água em vala escavada.



MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE E MUDANÇA DO CLIMA
INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS
Coordenação de Licenciamento Ambiental de Transportes

A jusante deste ponto, identificou-se dispositivos de drenagem com avarias, sem dissipadores de energia, causando erosão do solo abaixo (Figuras 13 a 14). Nas proximidades identificou-se outros pontos, na margem da rodovia, com formação de sulcos erosivos (Figuras 15 e 16).



Figura 13. Erosão abaixo de dispositivos de drenagem com avarias.



Figura 14. Erosão abaixo de dispositivos de drenagem com avarias.



Figura 15. Formação de sulcos erosivos na margem da rodovia.



Figura 16. Formação de sulcos erosivos na margem da rodovia.

A água que escoar na vala escavada é direcionada até um corpo hídrico, onde há um Bueiro Duplo Tubular de Concreto (BDTC), com avarias em sua estrutura (Figuras 17 a 19). Observou-se acúmulo de sedimentos no interior do bueiro e assoreamento do curso d'água, em função do carregamento de sedimentos, agravado pela ausência do sistema de drenagem, por dispositivos de drenagem inadequados e pela ausência de vegetação nos taludes a montante, conforme observado nos pontos descritos acima.



MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE E MUDANÇA DO CLIMA
INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS
Coordenação de Licenciamento Ambiental de Transportes



Figura 17. Entorno do BDTC.



Figura 18. Estrutura do BDTC com avarias e acúmulo de sedimentos.



Figura 19. Talude sem vegetação acima do BSTC.

Na margem oposta, o talude também se encontra sem proteção vegetal, e com a formação de sulcos erosivos (Figura 20). A jusante, há uma propriedade rural, atravessada pelo curso d'água, que faz uso desse recurso. O carreamento de sedimentos contribui para o deterioramento da qualidade d'água, prejudicando o uso da água por usuários localizados a jusante da rodovia.

Neste ponto, também foi identificada uma rachadura no asfalto, que pode indicar o início de um processo erosivo na crista do talude que sustenta uma das curvas desta rodovia (Figura 21). Em agravante, percebe-se que o asfalto é novo, assim como a obra circunscrita a sua implementação. A ausência de vegetação nos taludes é outro fator que colabora com a rápida deterioração do pavimento e do talude de sustentação, além de contribuir para o assoreamento da OAC implantada, devido ao carreamento de sedimentos provenientes do talude. Recomenda-se a averiguação da estabilidade do talude e sua vegetação como uma das medidas de contenção.



MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE E MUDANÇA DO CLIMA
INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS
Coordenação de Licenciamento Ambiental de Transportes



Figura 20. Formação de sulcos erosivos no corpo de talude sem proteção vegetal.



Figura 21. Rachadura no asfalto próximo a talude de aterro.

Próximo ao Km 641, foi constatada a execução de uma obra para correção de Obra de Arte Corrente (OAC) (Figura 22). O Bueiro Simples Tubular de Concreto (BSTC) instalado no local encontrava-se quase todo obstruído por sedimentos em ambas as extremidades (Figuras 23 e 24). A jusante do BSTC foi realizada a aplicação de rachão para contenção de processos erosivos. O talude de aterro encontrava-se sem vegetação e as canaletas de drenagem ainda não haviam sido implantadas.



Figura 22. Dispositivo de drenagem com dissipadores de energia (em primeiro plano, à esquerda), e local de obra de correção de OAC (ao fundo, à direita).



MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE E MUDANÇA DO CLIMA
INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS
Coordenação de Licenciamento Ambiental de Transportes



Figura 23. Acúmulo de sedimentos na saída do BSTC e aplicação de rachão a jusante.



Figura 24. Acúmulo de sedimentos na entrada da OAC.

Próximo ao Km 643, há uma Obra de Arte Especial (OAE), denominada Ponte sobre o Rio Pium, com 40 metros de extensão (Figura 25). A placa que sinaliza esta ponte encontra-se caída na margem da rodovia (Figura 26). Os taludes do encabeçamento da OAE encontram-se sem proteção vegetal, podendo ocasionar o carreamento de sedimentos ao curso d'água (Figura 27).

Sob a OAE, verificou-se a disposição inadequada de resíduos de construção civil, provenientes da antiga estrutura de travessia, no leito do curso d'água (Figura 28). Estes resíduos devem ser removidos e receber destinação adequada.



Figura 25. Visão geral da Ponte sobre o Rio Pium.



Figura 26. Placa de identificação da Ponte caída na margem da rodovia.



Figura 27. Talude do encabeçamento da Ponte sem proteção vegetal.



Figura 28. Resíduos de construção civil dispostos irregularmente no leito do curso hídrico, sob a OAE.

No final do segmento pavimentado, no km 613,37, identificou-se a abertura de uma cava, possivelmente utilizada como jazida para extração de material para as obras da rodovia. Em



MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE E MUDANÇA DO CLIMA
INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS
Coordenação de Licenciamento Ambiental de Transportes

seu interior encontrava-se uma placa caída, contendo as informações das obras de execução das obras pavimentação do segmento rodoviário (Figuras 29 a 32).



Figura 29. Foto aérea do final do segmento pavimentado e início do segmento não pavimentado e área da antiga jazida (Km 613,37).



Figura 30. Foto aérea do final do segmento pavimentado.



Figura 31. Foto aérea do início do segmento não pavimentado.



Figura 32. Interior da antiga jazida e placa caída.

- **Segmento não pavimentado – Terra Indígena (km 449 ao km 613,37)**

A partir do km 613,37, em Marcelândia/MT, até o km 449, em São José do Xingu/MT, a Rodovia MT-322 encontra-se em leito natural, não pavimentado. Parte deste segmento rodoviário atravessa o limite entre as Terras Indígenas Parque do Xingu (ao sul) e Capoto/Jarina (ao norte).

No km 510,04, no interior da Terra Indígena, a rodovia intercepta o Rio Xingu, em que a travessia dos veículos é realizada por uma balsa (Figuras 33 a 42). Conforme a descrição do projeto da FCA nº 64452525/2023 (SEI nº 14578144), o projeto de pavimentação da rodovia inclui a execução de Obra de Arte Especial (OAE) sobre o Rio Xingu.



MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE E MUDANÇA DO CLIMA
INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS
Coordenação de Licenciamento Ambiental de Transportes

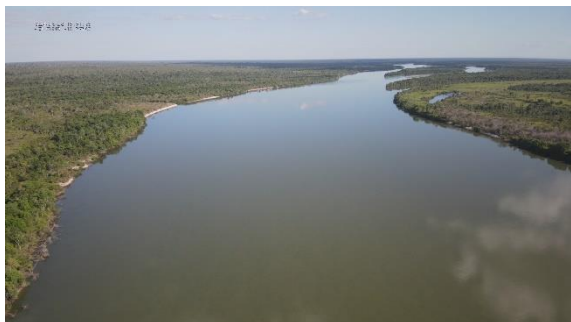


Figura 33. Rio Xingu.

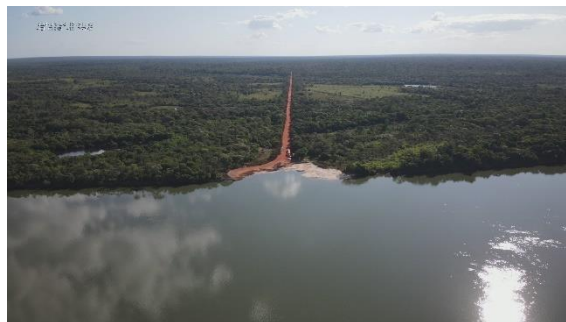


Figura 34. Visão geral da margem oeste.



Figura 35. Margem oeste.



Figura 36. Margem oeste.



Figura 37. Margem oeste.



Figura 38. Local onde a balsa atraca na margem oeste.



Figura 39. Rodovia MT-322, a partir da margem oeste.



Figura 40. Balsa em deslocamento e margem leste.



MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE E MUDANÇA DO CLIMA
INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS
Coordenação de Licenciamento Ambiental de Transportes

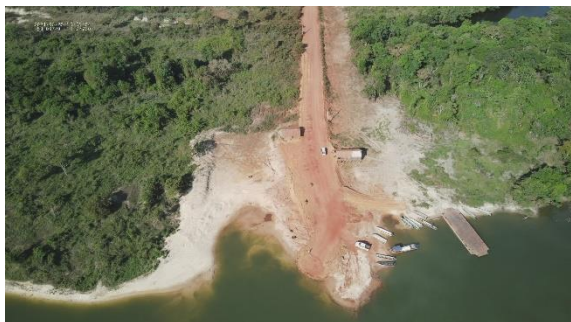


Figura 41. Margem leste.

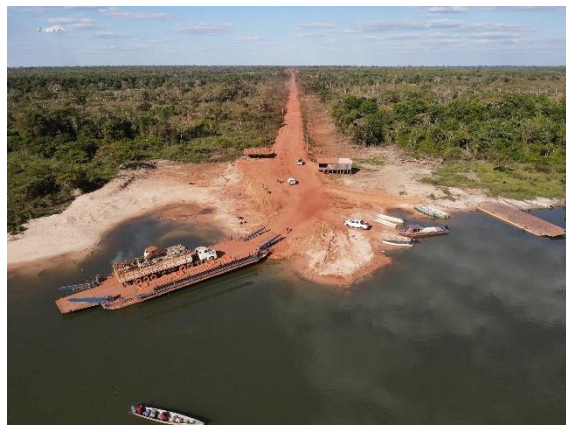


Figura 42. Margem leste.

Após a travessia do Rio Xingu, observou-se a abertura de valas no lado direito da rodovia, abertas com a finalidade de direcionar o escoamento das águas pluviais fora do eixo rodoviário (Figuras 43 a 45).



Figura 43. Vala escavada na margem da rodovia não pavimentada.



Figura 44. Vala escavada na margem da rodovia não pavimentada.



Figura 45. Vala escavada na margem da rodovia não pavimentada.



MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE E MUDANÇA DO CLIMA
INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS
Coordenação de Licenciamento Ambiental de Transportes

- **2º segmento em obras (Entr. MT-412 ao km 449)**

No segundo dia de vistoria (26/06/2024), foi percorrido o trecho da Rodovia MT-322 entre São José do Xingu/MT e Bom Jesus do Araguaia/MT, no sentido de quilometragem decrescente.

No Perímetro Urbano de São José do Xingu/MT, no km 449, inicia-se o segundo segmento em obras (Figuras 46 a 49), com término próximo ao entroncamento com a rodovia MT-412, no km 396,30 (quilometragem estimada), em São Felix do Araguaia/MT, totalizando 52,70 quilômetros de extensão.

Este segmento em obras é objeto do contrato 112/2022, referente à contratação de empresa de engenharia para execução dos serviços de implantação e pavimentação da Rodovia MT-322, com período de execução de 17/04/2023 a 24/05/2025, de acordo com informações disponíveis no site da SINFRA/MT.



Figura 46. Foto aérea do início do segmento pavimentado, em São José do Xingu/MT (km 449).



Figura 47. Final do segmento não pavimentado.



Figura 48. Placa de quilometragem.



Figura 49. Placa de sinalização.

No fim deste segmento, próximo ao entroncamento com a rodovia MT-412, havia uma placa instalada com as informações referentes às obras de implantação e pavimentação deste segmento rodoviário (Figura 50).



MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE E MUDANÇA DO CLIMA
INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS
Coordenação de Licenciamento Ambiental de Transportes



Figura 50. Placa com informações referentes às obras de implantação e pavimentação (Entr. MT-412).

Segundo representante do empreendedor, os primeiros 12 quilômetros da rodovia MT-322, a partir do km 449, já se encontravam pavimentados. O sistema de drenagem, contudo, estava parcialmente implantado.

No primeiro ponto de parada deste segmento, próximo ao km 438, havia uma frente de obra, para implantação do sistema de drenagem. Ao longo do talude de aterro, parcialmente vegetado, foi identificada a formação de sulcos erosivos em diversos pontos (Figuras 51 a 60).

O corpo hídrico interceptado pela rodovia neste local encontrava-se bastante deteriorado, com acúmulo de sedimentos, agravado pela ausência de medidas para contenção do carreamento de sedimentos (Figuras 61 e 62). Além disso, identificou-se resíduos sólidos dispostos irregularmente próximo ao leito rio e marcas de passagem de veículos sobre o corpo hídrico, dentro da faixa de domínio a jusante da rodovia (Figuras 63 a 65).



Figura 51. Canaleta de drenagem com acúmulo de sedimentos.



Figura 52. Acúmulo de água ao final da canaleta e disposição irregular de resíduos sólidos próximo ao BSCC.



Figura 53. Vala escavada para sistema de drenagem em implantação.



MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE E MUDANÇA DO CLIMA
INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS
Coordenação de Licenciamento Ambiental de Transportes



Figura 54. Sistema de drenagem em implantação.



Figura 55. Sistema de drenagem em implantação.



Figura 56. Obras de implantação do sistema de drenagem em execução.



Figura 57. Sistema de drenagem em implantação próximo à curso d'água assoreado e sem APP.



Figura 58. Sistema de drenagem em implantação próximo a curso d'água degradado.



Figura 59. Formação de sulcos erosivos no corpo do talude, acima de BSTC.



Figura 60. Formação de sulcos erosivos no corpo do talude.



Figura 61. Curso d'água assoreado próximo à cerca delimitadora da faixa de domínio da rodovia, a montante.



MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE E MUDANÇA DO CLIMA
INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS
Coordenação de Licenciamento Ambiental de Transportes



Figura 62. Curso d'água assoreado e sem APP, a jusante.



Figura 63. Sistema de drenagem próximo a corpo hídrico degradado, com marcas de passagem de veículos.



Figura 64. Marcas de passagem de veículos sobre o curso d'água, dentro da faixa de domínio, a jusante.



Figura 65. Disposição irregular de resíduos no curso d'água, dentro da faixa de domínio, a jusante.

No que diz respeito a proteção do meio ambiente do trabalho, constatou-se, nesta frente de obra, trabalhadores sem Equipamentos de Proteção Individual (EPI). Além disso, notou-se a ausência de estruturas de proteção do sol (tendas) e de banheiros químicos que garantissem os trabalhadores nas frentes de obra (Figuras 66 a 71).



MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE E MUDANÇA DO CLIMA
INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS
Coordenação de Licenciamento Ambiental de Transportes



Figura 66. Trabalhador em frente de obra sem EPI.



Figura 67. Trabalhador em frente de obra sem EPI.



Figura 68. Frente de obra sem estruturas de banheiros químicos e tendas.



Figura 69. Trabalhadores em frente de obra.



Figura 70. Trabalhadores em frente de obra.



Figura 71. Trabalhadores em frente de obra.



MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE E MUDANÇA DO CLIMA
INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS
Coordenação de Licenciamento Ambiental de Transportes

Ao fim do trecho com a pavimentação concluída, observou-se uma frente de obra, com a execução das atividades de terraplanagem (Figuras 72 a 79).



Figura 72. Sinalização do local em obras.



Figura 73. Sinalização do local em obras.



Figura 74. Fim do trecho com pavimentação concluída e início do trecho não pavimentado com obras em execução.

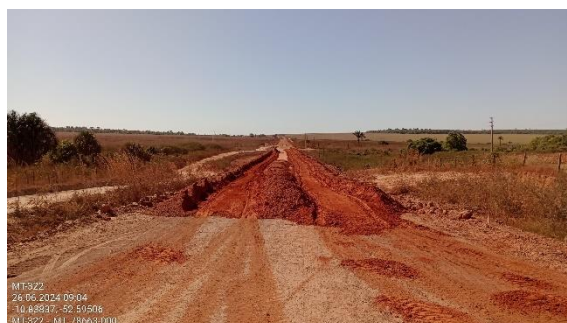


Figura 75. Execução das atividades de terraplanagem.

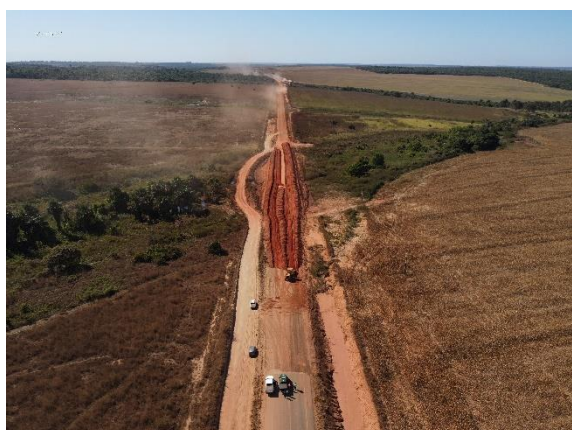


Figura 76. Obras de pavimentação em execução.

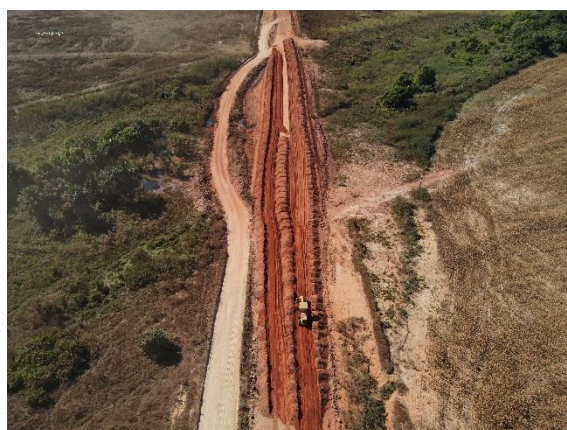


Figura 77. Obras de pavimentação em execução.



MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE E MUDANÇA DO CLIMA
INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS
Coordenação de Licenciamento Ambiental de Transportes



Figura 78. Obras de pavimentação em execução.



Figura 79. Obras de pavimentação em execução.

Ao longo deste trecho não pavimentado com obras em execução, foram identificados diversos pontos com Obras de Arte Corrente implantadas e em implantação. Em muitos casos, os corpos hídricos interceptados pela rodovia apresentavam sinais de assoreamento a jusante da rodovia (Figuras 80 a 97).



Figura 80. BSCC em trecho em obras.



Figura 81. Corpo hídrico a jusante da rodovia.



Figura 82. BDCC em trecho em obras.



Figura 83. Corpo hídrico a jusante da rodovia.



MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE E MUDANÇA DO CLIMA
INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS
Coordenação de Licenciamento Ambiental de Transportes



Figura 84. BSTC em trecho em obras.



Figura 85. BSTC em trecho em obras.

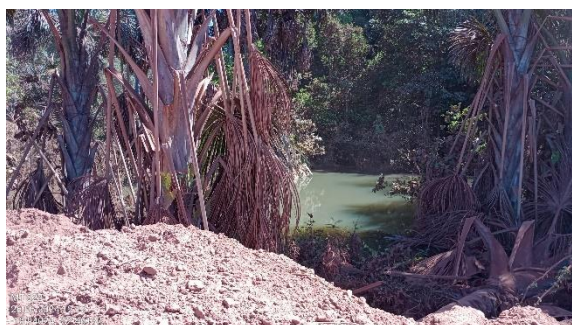


Figura 86. Curso d'água a jusante da rodovia, com a margem aterrada.



Figura 87. Manilha para transposição de curso d'água pelo caminho de serviço.



Figura 88. Disposição de resíduos em frente de obra.



Figura 89. Obras de implantação de BSCC.



Figura 90. Obras de implantação BSCC e disposição de resíduos (à direita).



Figura 91. Manilhas para transposição de curso d'água e tenda (à direita).



MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE E MUDANÇA DO CLIMA
INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS
Coordenação de Licenciamento Ambiental de Transportes



Figura 92. Obras de implantação de BSTC.



Figura 93. Obras de implantação de BSTC.



Figura 94. Obras de implantação de BSTC.



Figura 95. Trabalhadores em frente de obra.



Figura 96. Curso hídrico próximo à frente de obra, a montante.



Figura 97. Curso hídrico assoreado e com elevada turbidez, próximo à frente de obra, a jusante.

Em outra frente de obra, observou-se a execução de um Bueiro Duplo Celular de Concreto (BDCC) (Figuras 98 a 100). Constatou-se o acúmulo de sedimentos no leito do rio. Para a transposição provisória do curso d'água pelo caminho de serviço, foram utilizadas manilhas (Figura 101). A jusante da rodovia, a vegetação de APP do corpo hídrico foi suprimida e suas margens foram aterradas com o material retirado do eixo rodoviário (Figuras 102 e 103).

Próximo a esta obra, a montante, há um ponto de captação superficial para abastecimento de caminhão-pipa (Figuras 104 e 105).



MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE E MUDANÇA DO CLIMA
INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS
Coordenação de Licenciamento Ambiental de Transportes



Figura 98. Placas instaladas no trecho em obras.



Figura 99. BDCC em trecho em obras.



Figura 100. BDCC em trecho em obras.



Figura 101. Manilhas para transposição do curso hídrico pelo caminho de serviço.



Figura 102. Curso d'água com as margens aterradas e restos vegetais, a jusante da rodovia.



Figura 103. Curso d'água com as margens aterradas e restos vegetais, a jusante da rodovia.



Figura 104. Captação superficial de água para abastecimento de caminhão-pipa.



Figura 105. Captação superficial de água para abastecimento de caminhão-pipa.

Em outro ponto, na margem da rodovia, há uma jazida de extração de cascalho, licenciada pela SEMA/MT, conforme informado por representante do empreendedor. No local há



MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE E MUDANÇA DO CLIMA
INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS
Coordenação de Licenciamento Ambiental de Transportes

depósito de britas para utilização nas obras de pavimentação da rodovia. Observou-se máquinas em operação para a retirada da camada inicial de terra (Figuras 106 a 113).



Figura 106. Visão da área da jazida de extração de cascalho e seu entorno.



Figura 107. Jazida de extração de cascalho.



Figura 108. Máquinas em operação para retirada da camada de solo.



Figura 109. Máquina em operação para a retirada da camada de solo.



Figura 110. Proximidade da jazida com a Rodovia MT-322.



Figura 111. Depósito de britas.



MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE E MUDANÇA DO CLIMA
INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS
Coordenação de Licenciamento Ambiental de Transportes



Figura 112. Depósito de britas.



Figura 113. Máquinas em operação para a retirada da camada de terra.

Mais adiante, identificou-se outra frente de obra, com a realização das atividades de terraplanagem (Figura 114).



Figura 114. Máquinas em operação executando atividades de terraplanagem.

Conforme informado por representante do empreendedor, neste segmento rodoviário em obras foram instaladas duas Passagens Inferiores de Fauna (PIF). Nesta vistoria observou-se uma dessas passagens, que desemboca em uma via com trânsito de veículos (Figuras 115 e 116). A estrutura não possui plataforma seca para a travessia de fauna em períodos chuvosos, tampouco possui cerca direcionadora, o que não assegura que a estrutura seja efetivamente utilizada como passagem de fauna.



Figura 115. Entrada da Passagem Inferior de Fauna.



Figura 116. Via onde desemboca a Passagem de Fauna.



MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE E MUDANÇA DO CLIMA
INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS
Coordenação de Licenciamento Ambiental de Transportes

Em alguns pontos, foram identificadas manilhas dispostas irregularmente ao longo do eixo rodoviário em obras, algumas delas bastante deterioradas (Figuras 117 e 118). Os resíduos de construção civil que não serão aproveitados nas obras devem ser removidos e destinados adequadamente.



Figura 117. Manilhas dispostas no eixo rodoviário em obras.



Figura 118. Manilhas dispostas no eixo rodoviário em obras.

Ao fim deste trecho de 52,70 quilômetros em obras, inicia-se trecho não pavimentado, em leito natural, com obras de manutenção/ conservação da Rodovia MT-322. Conforme informações contidas na placa instalada neste trecho, as obras contemplam o trecho da Rodovia MT-322 que se inicia no entroncamento com a Rodovia MT-437 e termina no entroncamento com a Rodovia BR-158, em uma extensão de 190,35 quilômetros, no município de São Félix do Araguaia-MT (Figura 119).



Figura 119. Placa com informações referentes às obras de manutenção/ conservação do trecho rodoviário.

- **Canteiro de obras (km 434,18)**

O canteiro de obras, sob responsabilidade da empresa Semec Serviços de Motomecanização e Construções LTDA, contratada pela SINFRAMT para a execução das obras neste trecho rodoviário, localiza-se no entroncamento com a Rodovia MT-430, no km 434,18 da Rodovia MT-322 (Figura 120). Conforme informou representante da empresa, o canteiro de obras possui licença vigente, concedida pela SEMA/MT.



MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE E MUDANÇA DO CLIMA
INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS
Coordenação de Licenciamento Ambiental de Transportes

Sobre a estrutura de apoio oferecida aos trabalhadores, constatou-se o oferecimento de alojamento, refeitório, sanitários, e água gelada (Figuras 121 e 122).



Figura 120. Entrada do canteiro de obras.



Figura 121. Alojamento.



Figura 122. Entrada do refeitório e filtro externo de água.

No canteiro de obras há uma caixa de contenção de tanques que está subdimensionada (Figuras 123 e 124). De acordo com informações apresentadas por um representante da empresa, dois tanques armazenavam óleo diesel - um deles com capacidade de 15m³ e o outro com capacidade de 20 m³ - e três tanques armazenavam emulsão asfáltica - sendo um tanque com capacidade de 15 m³ e dois com capacidade de 30 m³. Portanto, os cinco tanques somam 110 m³ de capacidade de armazenamento.

Conforme medidas tomadas no local, estimou-se que a caixa de contenção possui uma capacidade de aproximadamente 30 m³. Este volume representa menos de 30% da capacidade de armazenamento dos cinco tanques existentes no local.

Destaca-se que foram identificadas trincas e outras avarias na estrutura da caixa de contenção e a existência de uma abertura de passagem de tubulação (Figuras 125 a 130). Em agravante, destaca-se a ausência de dreno para escoamento da água pluvial da estrutura.



MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE E MUDANÇA DO CLIMA
INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS
Coordenação de Licenciamento Ambiental de Transportes



Figura 123. Caixa de contenção de tanques de armazenamento.



Figura 124. Entrada da caixa de contenção, onde foi tomada a medida da altura, e trincas na estrutura.



Figura 125. Trincas na estrutura da caixa de contenção.



Figura 126. Trincas na estrutura da caixa de contenção.



Figura 127. Trincas na estrutura da caixa de contenção.



Figura 128. Interior da caixa de contenção.



Figura 129. Abertura para a passagem de mangueira.



Figura 130. Abertura para a passagem de mangueira.

Outra informação relevante diz respeito ao local de armazenamento do óleo lubrificante usado ou contaminado (OLUC), que, segundo relatado por representante do empreendedor, é armazenado na sede da empresa, localizado em Confresa/MT.



MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE E MUDANÇA DO CLIMA
INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS
Coordenação de Licenciamento Ambiental de Transportes

- **3º segmento em obras (km 227,47 ao km 263,50)**

O terceiro segmento em obras foi parcialmente percorrido no final do segundo dia de vistoria (26/06/2024). Na manhã do terceiro dia de vistoria (27/06/2024), foi percorrida toda a sua extensão, que totaliza 36,60 quilômetros, no sentido de quilometragem crescente. Este segmento rodoviário em obras tem início no km 227,47, no fim do perímetro urbano do município de Bom Jesus do Araguaia/MT, e termina no km 263,50, no entrocamento com a Rodovia BR-158.

De acordo com informações disponíveis no site da SINFR/MT, este segmento em obras é objeto do contrato 092/2022/SINFR, referente à implantação e pavimentação da Rodovia MT-322, com período de execução de 01/09/2022 a 31/12/2024.

No início deste segmento, no Perímetro Urbano de Bom Jesus do Araguaia/MT, há uma placa instalada com as informações das obras de pavimentação da Rodovia MT-322 (Figuras 131 e 132).



Figura 131. Placa com informações referentes às obras de pavimentação da rodovia MT-322 em Bom Jesus do Araguaia/MT (km 227,47).



Figura 132. Início do segmento em obras (km 227,47).

Próximo ao local onde está instalada esta placa, na margem oposta da rodovia, inicia-se a implantação de sistema de drenagem, consituída por um Bueiro Duplo Tubular de Concreto (BDTC) de grande extensão, com algumas avarias identificadas em sua estrutura (Figuras 133 a 136). O BDTC direciona o fluxo hídrico a um curso d'água, e conta com dissipadores de energia em sua saída (Figuras 137 e 138).

Devido à grande capacidade de vazão desta OAC, recomenda-se que seja reavaliado se os dissipadores de energia instalados em sua saída são suficientes para evitar a formação de processos erosivos a jusante.



MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE E MUDANÇA DO CLIMA
INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS
Coordenação de Licenciamento Ambiental de Transportes



Figura 133. Obras de implantação do sistema de drenagem no início do segmento rodoviário.



Figura 134. BDTC em implantação.



Figura 135. Estrutura da OAC danificada.



Figura 136. Caixa de inspeção.



Figura 137. Dissipadores de energia.



Figura 138. Curso d'água na saída do BDTC.



MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE E MUDANÇA DO CLIMA
INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS
Coordenação de Licenciamento Ambiental de Transportes

A pavimentação dos primeiros quilômetros deste segmento rodoviário em obras já se encontrava concluída, no entanto, o sistema de drenagem estava parcialmente implantado. A ausência dos dispositivos de drenagem, em parte deste segmento, estava causando a formação de processos erosivos nos taludes, dentro da faixa de domínio, como constatado em diversos pontos ao longo do trecho percorrido (Figuras 139 a 142).



Figura 139. Erosão na margem da rodovia.



Figura 140. Formação de sulcos erosivos próximo a acesso a uma propriedade rural.



Figura 141. Formação de sulcos erosivos em corpo de talude.



Figura 142. Formação de sulcos erosivos em corpo de talude, próximo ao lixão.

Na margem da rodovia, há um lixão utilizado para a disposição de resíduos sólidos gerados no município de Bom Jesus do Araguaia/MT (Figuras 143 e 144). Constatou-se a prática de queima de resíduos e a disposição de resíduos também dentro da faixa de domínio da rodovia



MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE E MUDANÇA DO CLIMA
INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS
Coordenação de Licenciamento Ambiental de Transportes

(Figuras 145 e 146). O lixão pode ser um fator de atração de animais em busca de alimentos, aumentando o risco de atropelamentos neste ponto da rodovia.



Figura 143. Foto aérea do lixão localizado à margem da rodovia.



Figura 144. Foto aérea do lixão localizado à margem da rodovia.



Figura 145. Queima de resíduos.



Figura 146. Disposição irregular de resíduos sólidos na faixa de domínio da rodovia, ao lado lixão.

Outro ponto de atenção foi a contatação de canaletas de drenagem com acúmulo de sedimentos (Figuras 147 a 149). Em outro ponto, constatou-se a disposição de sedimentos próximo à canaleta, que podem ser carreados para o interior do dispositivo de drenagem em períodos de chuva (Figura 150). Deve ser realizada a limpeza destes dispositivos e de seu entorno, de forma a permitir seu adequado funcionamento e evitar o carreamento de sedimentos a cursos d'água.



Figura 147. Canaleta com acúmulo de sedimentos.



Figura 148. Canaleta com acúmulo de sedimentos.



MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE E MUDANÇA DO CLIMA
INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS
Coordenação de Licenciamento Ambiental de Transportes



Figura 149. Canaleta com acúmulo de sedimentos.



Figura 150. Disposição de sedimentos próximo à canaleta.

Em outro ponto da rodovia foi localizado um passivo ambiental relacionado com a contaminação do solo por, aquilo que aparenta ser, emulsão asfáltica (Figura 151). Recomenda-se a retirada do solo contaminado, com a posterior destinação adequada do resíduo, a recomposição do talude de onde o solo foi retirado e sua vegetação.



Figura 151. Solo contaminado em corpo de talude.



MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE E MUDANÇA DO CLIMA
INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS
Coordenação de Licenciamento Ambiental de Transportes

Em um curso d'água interceptado pela rodovia, constatou-se a ocorrência de erosão em suas margens, na saída de um Bueiro Simples Tubular de Concreto (BSTC). Foi realizada a aplicação de rachão a jusante desta OAC, como medida corretiva. Constatou-se o acúmulo de sedimentos no leito do rio, a ausência de APP e a formação de sulcos erosivos em suas margens (Figuras 152 a 156).



Figura 152. Margem do curso d'água erodida.



Figura 153. Curso hídrico com acúmulo de sedimento e sem APP, a jusante da rodovia.



Figura 154. Saída do BSTC com aplicação de rachão e margem do curso d'água erodida.



Figura 155. Detalhe da saída do BSTC.



Figura 156. Formação de sulcos erosivos na margem próxima ao curso d'água.

No fim do trecho com a pavimentação concluída, constatou-se que a rodovia cruza com uma linha de transmissão em altura aparentemente incompatível com a operação rodoviária (Figura 157). Recomenda-se que o empreendedor realize tratativas com a empresa que opera a linha de transmissão para realizar o alteamento das linhas neste ponto e em outras em situações congêneres.



MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE E MUDANÇA DO CLIMA
INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS
Coordenação de Licenciamento Ambiental de Transportes



Figura 157. Interação entre linha de transmissão e rodovia.

No trecho não pavimentado com obras em execução, observou-se uma frente de obra, sendo executada a implantação do sistema de drenagem (Figuras 158 a 160).



Figura 158. Frente de obra, com implantação de sistema de drenagem.



Figura 159. Frente de obra, com implantação de sistema de drenagem.



Figura 160. Implantação do sistema de drenagem.

Em um curso d'água interceptado pela rodovia, constatou-se um ponto de captação de água superficial para abastecimento de caminhão-pipa (Figura 161). Na margem oposta, há uma área onde será instalado um canteiro de obras, conforme informado por um representante do empreendedor (Figura 162).



MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE E MUDANÇA DO CLIMA
INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS
Coordenação de Licenciamento Ambiental de Transportes



Figura 161. Captação de água superficial para abastecimento de caminhão-pipa.



Figura 162. Área na margem do curso hídrico onde será instalado um canteiro de obras.

Em outra frente de obra, constatou-se um curso d'água interceptado pela rodovia com acúmulo de sedimentos em suas margens e a ausência de medidas de contenção do carreamento de sedimentos ao corpo hídrico (Figuras 163 a 167).



Figura 163. Frente de obra.



Figura 164. Frente de obra.



Figura 165. Sistema de drenagem em implantação.



Figura 166. Curso d'água assoreado a montante.



Figura 167. Curso d'água assoreado a jusante.



MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE E MUDANÇA DO CLIMA
INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS
Coordenação de Licenciamento Ambiental de Transportes

Neste local foi localizado, logo após a cerca delimitadora da faixa de domínio, aquilo que um representante do empreendedor informou ser um antigo cemitério familiar. É possível observar, pelo menos, três cruzeiros fincados no solo ao lado do curso d'água, a jusante da rodovia (Figura 168).



Figura 168. Cruzeiros do lado de fora da faixa de domínio.

IV. CONCLUSÕES E RECOMENDAÇÕES

Inicialmente há que se destacar a ausência de resposta ao Ofício 537 (SEI nº 16966169) que solicitou, em 18/09/2023, esclarecimentos quanto ao objeto do licenciamento ambiental pretendido, mais especificamente solicitando o envio do arquivo espacial (*shapefile*) do traçado descrito no Ofício Nº 237/2023/SAOR/SINFRA (SEI nº 15741899) ou informando que o traçado contido no Anexo (SEI nº 14578147) continuava válido para o prosseguimento do processo de licenciamento ambiental.

Outra situação que merece destaque foi a constatação, em campo, da existência de obras de implantação e pavimentação asfáltica licenciadas ambientalmente pelo estado de Mato Grosso, dentro do traçado apresentado para este órgão licenciador federal, para a mesma solicitação de intervenção, implantação e pavimentação asfáltica.

Consta no mapa abaixo o trecho apresentado para o Licenciamento Ambiental no âmbito da União, a cargo do IBAMA (Figura 169), e no mapa seguinte os diversos trechos apresentados para o Licenciamento Ambiental na Secretaria de Estado de Meio Ambiente de Mato Grosso (SEMA/MT) (Figura 170).



MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE E MUDANÇA DO CLIMA
INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS
Coordenação de Licenciamento Ambiental de Transportes

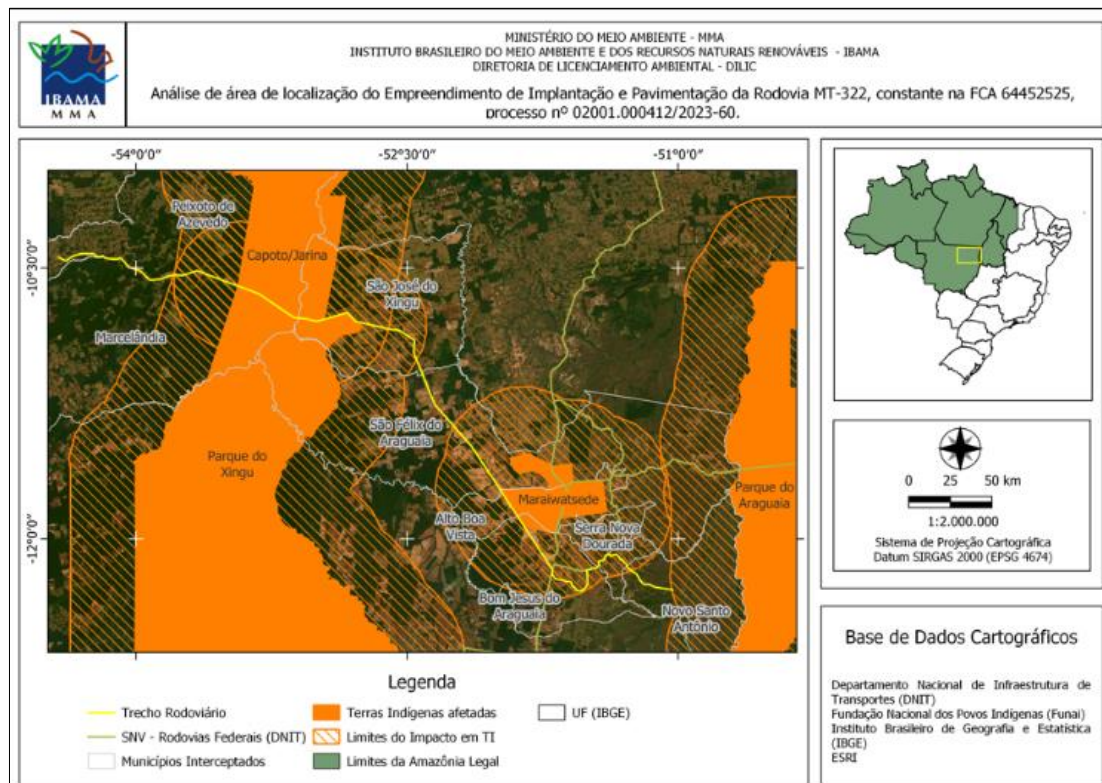


Figura 169. Traçado (em amarelo) apresentado para o LAF no processo 02001.000412/2023-60, para Implantação e Pavimentação asfáltica de Rodovia MT-322.

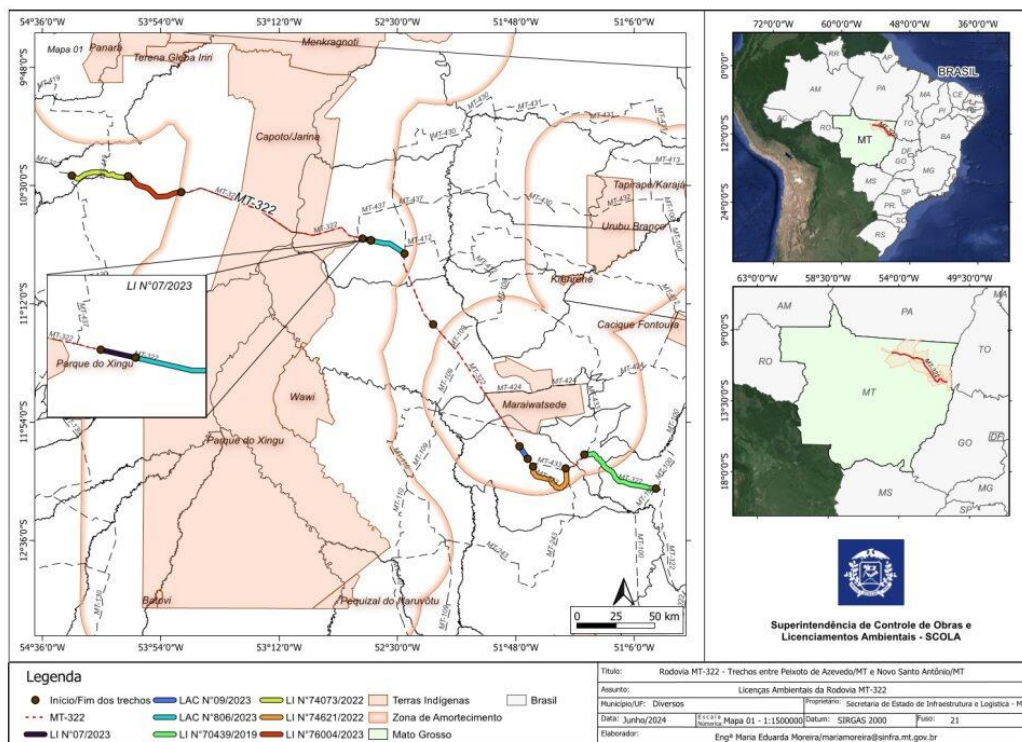


Figura 170. Trechos em licenciamento pela Secretaria de Estado de Meio Ambiente de Mato Grosso (SEMA/MT) com seus respectivos números de licenças.



MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE E MUDANÇA DO CLIMA
INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS
Coordenação de Licenciamento Ambiental de Transportes

É imperativo destacar que tal situação configura uma verdadeira afronta ao caput do art. 13 da LC 140/2011, que define:

art. 13. Os empreendimentos e atividades são licenciados ou autorizados, ambientalmente, por um único ente federativo, em conformidade com as atribuições estabelecidas nos termos desta Lei Complementar.

Mister destacar que tal situação é alvo de um questionamento específico, realizado pela Rede Xingu+ e reforçado pela FUNAI. Ofício nº 46/2023 (SEI nº 19536288) e Ofício nº 1096/2024 (SEI nº 19536271), respectivamente.

Neste ofício, a Rede Xingu+ questiona a legalidade da pavimentação da MT-322, trecho: São José do Xingu - Entr. BR-158 (Alô Brasil), subtrecho: São José do Xingu - São Félix do Araguaia, com extensão de 52,70 km, em execução por meio do Contrato 112/2022 da SINFRA/MT, haja vista a Notificação nº 12/2023-Cotra/CGLin/Dilic (SEI 15812358), na qual foi informada a competência federal para o licenciamento ambiental do projeto de Implantação e Pavimentação da Rodovia MT-322, e foi informado “(...) não estando autorizadas quaisquer intervenções ou início de obras em lote ou trecho da rodovia, mesmo que haja processo de licenciamento em andamento em outro órgão de meio ambiente”.

Desta forma, entendendo I. a prevalência temática da União para promover o licenciamento ambiental de empreendimentos e atividades localizados ou desenvolvidos em terras indígenas (Lei complementar 140/11, artigo XIV, inciso “c”); II. que o empreendimento em questão é um corredor logístico que conecta a BR-163 a BR-158, atravessando o Parque Indígena do Xingu e Terra Indígena Capoto/Jarina, de modo que a correta Avaliação de Impacto Ambiental não pode negligenciar uma eventual ampliação de capacidade ou a hodierna Implantação e Pavimentação da Rodovia promovida pela Secretaria de Estado de Meio Ambiente de Mato Grosso; e III. a validade da Notificação 12 (SEI nº 15812358), que desautorizou quaisquer intervenções ou início de obras em lote ou trecho da rodovia, mesmo que haja processo de licenciamento em andamento em outro órgão de meio ambiente; recomenda-se que o IBAMA resolva esse aparente conflito positivo de competência, por meio dos canais institucionais existentes, com os dirigentes da Secretaria de Estado de Meio Ambiente de Mato Grosso (SEMA/MT).

Esclarece-se que a tentativa de entendimento e ajustamento entre os órgãos do Sistema Nacional de Meio Ambiente (Sisnama) visa à eficiência do próprio sistema e à celeridade na proteção do meio ambiente e está embasada no art. 53 da Lei nº 9.784, de 29 de janeiro de 1999:

Art. 53. A Administração deve anular seus próprios atos, quando eivados de vício de legalidade, e pode revogá-los por motivo de conveniência ou oportunidade, respeitados os direitos adquiridos.

Não sendo obtido o consenso esperado através dos meios institucionais de solução do conflito, recomenda-se promover o acionamento, com a devida motivação, da Procuradoria



MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE E MUDANÇA DO CLIMA
INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS
Coordenação de Licenciamento Ambiental de Transportes

junto ao Ibama para a provocação judicial, conforme previsto no Memorando-Circular 8 (SEI nº 3700216).

Importante destacar que ainda cabe uma discussão suplementar, a nível de Presidência, sobre a possibilidade de embargo das obras estaduais de Implantação e Pavimentação asfáltica, haja vista a necessidade material de proteção das áreas ambientalmente sensíveis - neste caso as Terras indígenas que margeiam o empreendimento - e a necessidade formal de se proteger a missão institucional do IBAMA, garantindo a competência federal para o licenciamento ambiental do empreendimento.

Sobre os passivos ambientais identificados no traçado do empreendimento, há que se registrar que as obras em execução não contavam com nenhuma medida para contenção do carreamento de sedimentos aos cursos d'água. Ademais, foram identificados processos erosivos em diversos pontos ao longo do trecho em obras, agravados pela ausência de sistema de drenagem, que se encontra parcialmente implantado, bem como pela ausência de proteção vegetal nos taludes na faixa de domínio da rodovia. Em razão disso, os corpos hídricos em locais com atividades de obras de implantação encontravam-se bastante deteriorados, com acúmulo de sedimentos em seu leito.

Dessa forma, solicita-se a adoção de medidas preventivas para proteção dos cursos d'água, como a instalação de dispositivos de contenção do carreamento de sedimentos, de forma a evitar o assoreamento e a deterioração da qualidade da água. No caso de corpos hídricos com impactos decorrentes das atividades de obras, devem ser adotadas medidas mitigadoras e de recuperação, com a maior brevidade possível, buscando minimizar estes impactos.

Em relação aos passivos ambientais, solicita-se que o empreendedor apresente ao IBAMA, no prazo de 90 dias:

- I) Relação de passivos ambientais a serem recuperados, incluindo os passivos identificados nesta vistoria. A lista deve definir a prioridade de recuperação, considerando a avaliação de risco dos passivos;
- II) Mapeamento dos passivos ambientais, incluindo a disponibilização de arquivos georreferenciados com a localização dos passivos, em formato shapefile e/ou KMZ;
- III) Plano de correção, com indicação das soluções que serão adotadas em cada passivo ambiental; e
- IV) Cronograma físico de execução das recuperações, que considere na ordem de prioridade de recuperação o risco que cada passivo oferece.

Recomenda-se a reavaliação da adequabilidade de alguns dispositivos de drenagem com processos erosivos nas suas imediações. Ademais, os taludes com solo exposto devem ser vegetados, na época propícia para tal.

Para a Avaliação de Impacto Ambiental do empreendimento, sugere-se que seja dada especial atenção a compreensão do impacto que o incremento do fluxo de veículos de carga



MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE E MUDANÇA DO CLIMA
INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS
Coordenação de Licenciamento Ambiental de Transportes

acarretará para a modulação do meio ambiente do entorno imediato e mediato da rodovia, pois aparentam existir estudos que sugerem que a pavimentação deste trecho teria o condão de reduzir os custos de frete em até 50%. O que geraria um significativo incremento no tráfego de veículos na rodovia, que precisará ser compatibilizado com a proteção ambiental da região, em específico com o Parque Indígena do Xingu; a Terra Indígena Capoto/Jarina; e a Terra Indígena Marãiwatsédé.

Eis o relato que submetemos à consideração superior.