



## INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS

## NOTA TÉCNICA Nº 2/2024/COTRA/CGLIN/DILIC

**PROCESSO Nº 02001.001991/2008-29**

INTERESSADO: DEPARTAMENTO NACIONAL DE INFRA-ESTRUTURA DE TRANSPORTES

**1. ASSUNTO**

1.1. Segmento A da Rodovia BR-242/MT, correspondente ao subtrecho entre o Entr. da MT129/324 (Gaúcha do Norte) ao Entr. com a MT-130 - segmento do km 486,32 ao km 575,23, com extensão de 88,92 km.

**2. REFERÊNCIAS**

- 2.1. Referência 1: Decreto nº 6.640/2008;
- 2.2. Referência 2: Resolução CONAMA nº 01/1986;
- 2.3. Referência 3: Resolução CONAMA nº 237/1997;
- 2.4. Referência 4: Portaria MMA nº 289/2013;
- 2.5. Referência 5: Instrução Normativa MMA nº 02/2009;
- 2.6. Referência 6: Orientação Jurídica Normativa nº 15/2010/PFE/IBAMA.

**3. HISTÓRICO SIMPLIFICADO**

- 25/05/2008: abertura do processo de licenciamento ambiental para implantação e pavimentação da BR-242/MT – Trecho Vila Ribeirão Bonito (BR-158/MT) – Entroncamento BR-163/MT - requerimento de LP publicado em 11/06/2008;
- Setembro/2009, **Termo de Referência** (SEI 0592243): IBAMA envia Termo de Referência para elaboração de EIA/RIMA;
- 13/10/2010, **Ofício nº 1306/2010/CGMAB/DPP/DNIT** (SEI 0592243): proposta de Termo de Referência para elaboração de RCA protocolada pelo DNIT;
- 24/11/10, **Ofício nº 3270/2010/DG** (SEI 0592243): DNIT encaminha informação quanto à situação do licenciamento ambiental da BR-242/MT: iniciado concomitantemente na SEMA/MT (que concedeu LP e LI para o 1º segmento da rodovia, entre o Entr. BR-158/MT243 – Entr. MT-243/109, Querência) e solicita arquivamento do processo IBAMA;
- 26/03/2012, **Termo de Compromisso entre IBAMA e DNIT** (SEI 0594323, página 208): firmado TC entre IBAMA e DNIT para continuar licenciamento na esfera federal (publicação no Diário Oficial da União em 19/04/2012),
- 05/07/2012, **Ofício nº 340/2012/COTRA/CGTMO/DILIC/IBAMA** (SEI 0592243): solicita requisição da Licença de Instalação via SISLIC com a devida publicidade em conformidade com a Resolução CONAMA nº 006/86;
- 13/08/12 e 29/10/12, **Ofícios nº 391 e 489/2012/COTRA/CGTMO/DILIC/IBAMA e Parecer Técnico nº 114/2012/COTRA/CGTMO/DILIC/IBAMA** (SEI e 0595462): encaminham análise do Termo de Compromisso para a regularização do processo de licenciamento do empreendimento (concluindo por complementação de dados para emissão de licença);

- 13/08/12, **Ofício nº 1372/2012/CGMAB/DPP** (SEI 0595462): solicita Licença de Instalação para o empreendimento, subtrecho Querência – Nova Ubiratã;
- 26/12/13, **Ofício nº 1745/2013/CGMAB/DPP** (SEI 0595462): solicita Licença de Instalação para o trecho Nova Ubiratã – Querência e encaminha Relatórios Semestrais de Gestão Ambiental e projeto das oito pontes dos lotes 1 a 4;
- 22/09/14, **Ofício nº 1780/2014/CGMAB/DPP** (SEI 0597798): envio do anteprojeto dos lotes 5 a 11 (A, B, C);
- 25/11/15, **Ofício nº 947/2015/CGMAB/DPP** (SEI 0597798): solicita desmembramento de LI para os lotes 1 a 4;
- 03/12/15, **Ofício nº 976/2015/CGMAB/DPP** (SEI 0597798): solicita renovação da ASV nº 1022/2015;
- 30/05/16, **Ofício nº 805/2016/CGMAB/DPP** (SEI 0600438): reitera solicitação de LI para os lotes de 1 a 11, com desmembramento entre lotes 1 a 4, e entre lotes de 5 a 11;
- 30/05 a 07/07/17: **Parecer Técnico nº 15/2017-COTRA/CGLIN/DILIC** (SEI 0120285), Despacho COTRA e **Ofício nº 213/2017/COTRA/CGLIN/DILIC-IBAMA** (SEI 0329747): emissão da LI nº 1.170/17 para 8 OAC do trecho outrora licenciado no estado;
- 12/05/2017: **Ofício nº 46/2017/COTRA/CGLIN/DILIC-IBAMA** (0027625) encaminha a primeira minuta de **Termo de Referência (TR) 0028094** do PROJETO DE IMPLANTAÇÃO E PAVIMENTAÇÃO DA RODOVIA BR 242 /MT NO TRECHO COMPREENDIDO ENTRE ENTRONCAMENTO MT-129/324 (GAÚCHA DO NORTE) COM A MT-130, ATÉ ENTRONCAMENTO MT- 243 (QUERÊNCIA), Lotes 5 a 11- EXTENSÃO APROXIMADA= 273km,
- 18/07/17, **Ofício nº 240/2017/COTRA/CGLIN/DILIC-IBAMA**(SEI 0409565): solicita Ficha de Caracterização de Atividade;
- 31/07/17, **FICHA DE CARACTERIZAÇÃO DE ATIVIDADE – FCA 143839** (0513037):

**Descrição do Projeto (Atividade/empreendimento):** BR/UF: BR 242 /MT Trecho: Entr. MT -129/324 (GAUCHA DO NORTE) com a MT -130 até o Entr. MT 243 (QUERÊNCIA) Subtrecho: DOS LOTES DE 05 a 11 OU LOTES A (5, 6 e 7), B (8 e 9) e C (10 e 11). Km Inicial entre os lotes 4 e 5 é o 575,23 e km final do Trecho lote 11 (chegando em Querência) é o 291,98. Segmento: Aproximadamente 288 km ç Lote A (88,62 Km), Lote B (95,86 Km), Lote C (103,38 Km) - medidas aproximadas

- 04/08/17, **Ofício nº 337/2017/COTRA/CGLIN/DILIC-IBAMA** (0517423): solicita requerimento de LP;
- 04/08/2017, **Ofício nº 221/2017/COTRA/CGLIN/DILIC-IBAMA**(SEI 0372665): emite minutas de TR a intervenientes para realização de EIA para o trecho dos lotes 5 a 11;
- 28/08/2017, **Ofício nº 419/2017/COTRA/CGLIN/DILIC-IBAMA** (0666452) encaminha o primeiro TR DEFINITIVO 0666681,
- 03/09/17: DNIT encaminha Formulário de Solicitação de Licença Prévia para os lotes 05 a 11;
- 29/11/17, **Ofício nº 524/2017/COTRA/CGLIN/DILIC-IBAMA** (1262609): informa deferimento da retificação para incluir o Lote 5 na FCA e solicita informações para subsidiar requerimento de retirada dos lotes 10 e 11 da referida FCA, uma vez que pelo **Ofício nº 9366/17-CGMAB/DPP** o empreendedor solicitara condução do licenciamento dos lotes 10 e 11 pelo Órgão Estadual de Meio Ambiente, sob alegação de que os referidos lotes são coincidentes com Rodovias Estaduais, ajustando o traçado a uma distância superior a 40km do Parque Indígena do Xingu;
- 18/12/17, **Ofício nº 12909/2017/CGMAB**: apresenta estudo de alternativa de traçado afastando os lotes 10 e 11 das terras indígenas;
- 09/01/18, **Parecer Técnico nº 4/2018-COTRA/CGLIN/DILIC** (1487561) conclui pra ausência de alternativas locais para o trecho no lote 10 (do Km 64 ao Rio Sete de Setembro, localizado

no raio de 40 km das terras indígenas, definido na Portaria Interministerial nº 60/2015, como pode ser observado no mapa apresentado), recomendando o que se lê abaixo:

#### IV – Recomendações

31. Assim, considerando o exposto no parágrafo anterior, que a justificativa apresentada não se enquadra para o Lote 10, pois o referido trecho possui parte dentro do limite estabelecido de 40 km;
32. Considerando que o distanciamento de Terras Indígenas não afasta a competência do Ibama para licenciar rodovias federais, como definido no Decreto 8.437/15 que regulamenta a LC 140/11;
33. Considerando que os órgãos ambientais em questão são integrantes do SISNAMA e, por isso, conforme Art. 4º e 5º da LC 140/2011, podem seguir com processos administrativos de competência de outro ente federativo, desde que haja a delegação formal de competência, sob a manifestação/motivação entre órgãos e mediante convênio, o que não houve para este caso específico;
34. Considerando que o Dnit já possui um processo de licenciamento da Rodovia BR 242 instaurado no Ibama, sob o número 02001.001991/2008-29; e com base nos princípios proferidos na Orientação Jurídica Normativa nº 15/2010/PFE/IBAMA, bem como, no Art. 7º da Resolução CONAMA nº 237/1997, não recomendo o fracionamento do Licenciamento Ambiental da Rodovia BR 242/MT, s.m.j., para que os impactos não sejam avaliados de forma individualizada e independente entre os lotes, evitando assim desconsiderar possíveis danos cumulativos e sinérgico. Sugerindo-se então manter a regra da unicidade de órgão licenciador.

- 09/01/18, **Despacho 1490006**: manifesta-se contra o PT 4 por ausência de Delegação dos trechos 10 e 11,
- 17/01/18, **Ofício nº 18/2018/COTRA/CGLIN/DILIC-IBAMA** (1531130) solicita retificação da FCA 43839/2017 protocolada em 31/07/2017, retirando os lotes 10 e 11 do processo de licenciamento dos Lotes 5 a 11, e solicita manifestação quanto a condução do licenciamento dos lotes 10 e 11 ser realizada pelo OEMA/MT (SEI 1061200); com deferimento da retificação da FCA,
- 18/01/18, a **FCA nº 144709/2018** (1566226) informa:

**Descrição do Projeto (Atividade/Empreendimento):** BR-242/MT - Lotes 05 a 09, em retificação à FCA no 143839/2017 de 31/07/2017 e associada ao processo 02001.001991/2008-29, trecho: Entr. MT-129/324 (GAUCHA DO NORTE) com a MT-130 até o Entr. MT-243 (QUERÊNCIA), subtrecho: DOS LOTES DE 05 a 09 OU LOTES A (5, 6 e 7) e B (8 e 9), segmento: Km 390,8 - km 575,2 com aproximadamente 184,4 km de extensão - Lote A (88,6 Km), Lote B (95,8 Km) - medidas aproximadas.

- 09/02/18, segunda **Minuta de TR** enviada pelo **Ofício nº 53/2018/COTRA/CGLIN/DILIC-IBAMA** (1669722),
- 21/02/18, emitida a **NOTA TÉCNICA Nº 4/2018/COTRA/CGLIN/DILIC** (1749394) acerca da situação do empreendimento,
- 21/05/18, **Ofício nº 16585/2018/CGMAB/DPP/DNIT SEDE-DNIT** (2442787): informa realização de estudos arqueológicos nos lotes 1 a 11,
- 06/06/18, **Ofício n 18841/2018/CGMAB/DPP/DNIT SEDE-DNIT** (2538515): apresenta novo pedido de delegação de competência para os lotes 10 e 11,
- 15/10/18, emissão do segundo **TR DEFINITIVO 2540295**:

TR tem como objetivo determinar a abrangência, os procedimentos e os critérios para a elaboração do EIA/RIMA, instrumento que subsidiará a avaliação da viabilidade ambiental do projeto de implantação e pavimentação da BR 242/MT - **dos lotes de 05 a 09 ou lotes A (5, 6 e 7) e B (8 e 9), segmento: Km 390,8 - km 575,2 com extensão de aproximadamente 184,4 km - Lote A (88,6 Km), Lote B (95,8 Km).**

- 19/11/18, **Ofício nº 508/2018/COTRA/CGLIN/DILIC-IBAMA (3785573)** encaminha segundo TR definitivo dos lotes 5 a 9,
- 17/12/18, **FCA nº 146839/2018** inclui lote 10, perfazendo 224km de extensão:

**Nome do Empreendimento:** BR-242/MT - Lotes 05 a 09 e parte do Lote 10 - Despacho nº 4152850/2019-COTRA/CGLIN/DILIC revisa todas emissões de TR (a empresa preencheu nova FCA, (SEI 4016560), para inclusão de parte do lote 10 ao processo de licenciamento ambiental, totalizando 223,79 km de extensão. Como encaminhamento, recomenda-se que o Termo de Referência 2540295 seja retificado pela equipe técnica, e realizado nova consulta aos Intervenientes.)

**Descrição do Projeto (Atividade/Empreendimento):** BR-242/MT - Lotes 05 a 09 e parte do Lote 10, em retificação à FCA no 144709/2018 de 18/01/2018 e associada ao processo 02001.001991/2008-29, trecho: Entr. MT-129/324 (GAUCHA DO NORTE) com a MT-130 até o Entr. MT-243 (QUERÊNCIA), subtrecho: dos Lotes de 05 a 09 ou seja, Lotes A (5, 6 e 7), B (8 e 9) e C (Parte do Lote 10); Segmento: Km 356,28 - km 575,2 com aproximadamente 223,79 km, sendo Lote A (88,91 Km), Lote B (95,8 Km, incluindo acesso à Gaúcha do Norte) e Lote C (39,08 km) - medidas aproximadas, além de 17 pontes sobre os Rios Batovi, Játoba I, Rio Jatobá II, Rio Bacaeri, Córrego Aiuá, Rio Kevuaieli, Rio Curiservo, Rio Pacuneiro, Córrego Alegre, Córrego Pateiro, Rio Culuene, Rio Mirassol, Rio Pau D'Alho, Rio Tanguro, Rio Sem Nome, Rio 7 de setembro(ponte auxiliar), Rio 7 de setembro

- 10/01/19, **Ofício nº 10/2019/COTRA/CGLIN/DILIC-IBAMA (4128550):** informa FUNAI para reavaliação do Plano de Trabalho,
- 28/01/19: **Ofício nº 25/2019/COTRA/CGLIN/DILIC-IBAMA (4153628)** encaminha terceira **Minuta TR para lotes de 05 a 10, segmento: Km 356,28 - km 575,2 com aproximadamente 223,79km de extensão,**
- 09/05/19, **Ofício nº 321/2019/COTRA/CGLIN/DILIC (5021518)** encaminha o terceiro **TR DEFINITIVO 5015841,**
- 03/12/19, **Ofício 219/2019/CNA/DEPAM-IPHAN (6601354),** IPHAN se manifesta pela ausência de óbices à emissão da Licença de Instalação para o lote 10,
- 20/10/21, **Ofício n 145848/2021/CEPAM/CGMAB/DPP/DNIT SEDE (11141144)** protocola EIA RIMA. Após, o **Ofício nº 581/2021/COTRA/CGLIN/DILIC (11549581)** avaliou a aderência do Estudo de Impacto Ambiental e respectivo Relatório de Impacto Ambiental da Rodovia BR-242/MT ao Termo de Referência (SEI 5015841),
- OFÍCIO Nº 278/2022/COTRA/CGLIN/DILIC (12931529) solicita manifestação da FUNAI para aceite do EIA/RIMA,
- 30/08/22, **Ofício nº 383/2022/COTRA/CGLIN/DILIC (13474297)** comunica aceite do EIA, com **AVISO nº 14425289, Publicação de Edital 14555540,**
- 13/02/23, **Minuta 14905441 de Edital para Realização de Audiência Pública,**
- 13/03/23, **publicado EDITAL Nº 5/2023 – DILIC (15160404),**
- 17/04/23, **Ofício nº 215/2023/COTRA/CGLIN/DILIC (15500881):** solicita participação dos povos indígenas (Território Indígena do Xingu) nas audiências,
- 01/06/23 **Ofício nº 277/2023/COTRA/CGLIN/DILIC (15892770):** solicita complementações para análise do EIA realizada em 05/05/23, Parecer 13778301, com as seguintes conclusões

#### **CONCLUSÕES**

Após a análise exposta ao longo desse Parecer e em consonância com os Parecer Técnico nº 209/2021-COTRA/CGLIN/DILIC (11153612) e Parecer Técnico nº 147/2022-Cotra/CGLin/Dilic (13268027) (análises de abrangência/*checklist*), esta equipe entendeu que o Estudo de Impacto Ambiental realizado pelo empreendedor não atendeu, em seu mérito, de forma suficiente ao Termo de Referência emitido em outubro de 2019 (5015841), sugerindo-se, portanto, que sejam seguidas as considerações e encaminhamentos dispostos neste parecer.

Em princípio, ao contrário do indicado no item 181 do TR, o estudo não apontou todos os critérios indicados para as alternativas locais, tampouco indicou justificativas coerentes para a valoração dos aspectos ambientais no Capítulo 10 (Alternativas Tecnológicas e Locacionais), dessa forma acabou por limitar-se a qualificar seu traçado preferencial (Alternativa 2). Assim sendo, verificou-se necessidade de atendimento ao item 181, vide a análise.

As solicitações de atendimento realizadas nessa análise oferecem a oportunidade de complementar o diagnóstico para o meio biótico e parcialmente e suficiente para o meio físico. A título de exemplo, é necessária a complementação de informações no que concerne: 1) Meio físico: situação da qualidade ambiental, qualidade da água, hidrogeologia e hidrologia, geologia local, patrimônio espeleológico, diagnóstico geotécnico e caracterização geomorfológica; 2) Meio biótico (fauna): complementação de diagnóstico para biota aquática (tendo em vista a solicitação do TR 5015841) e comprovação de esforço amostral realizado para fauna terrestre (diagnosticados entre 10 a 24% de seu potencial de ocorrência na AE); 3) Meio biótico (flora): os estudos encaminhados devem ter maior esforço para identificação das espécies e indicação estatística da suficiência amostral florística. Os shapes encaminhados deve estar de acordo com a numeração e descrição dos fragmentos florestais; 4) Meio Socioeconômico: revisão da AID do meio socioeconômico e revisão da matriz de impacto, considerando subsídios do documento "Guia de Avaliação de Impacto Ambiental: Relação Causal de Referência de Estruturas Rodoviárias e Ferroviárias (SEI 10166714)"; bem como considerar as discussões conjuntas de traçado (e consequente matriz de impacto), dentro do pactuado com diferentes órgãos da administração pública federal com a ATIX. Além disso, considerando a necessidade de revisão do projeto, devem ser acrescentados os estudos de efluentes e resíduos sólidos para melhor avaliação do projeto.

Na ocasião da revisão da escolha do traçado preferencial, faz-se justa a coleta de novos dados primários e a revisão dos dados secundários, ou justifique-se sua ausência. Destaca-se que essa revisão do diagnóstico ensejará na adequação das respectivas medidas de proteção ambiental a serem apresentadas. Além disso, deve ser considerada toda a análise deste parecer mesmo na escolha de novo traçado preferencial, para a devida avaliação da viabilidade ambiental do projeto.

#### 4. ANÁLISE TÉCNICA

1. Cumpre informar que nesta análise consideraram-se a emissão do terceiro TR para implantação dos lotes 5 a 10 da BR-242, conforme definição da Portaria MMA 289/2013; a determinação de EIA/RIMA apontada pelos art. 5º e 6º da Resolução Conama 01/1986 (para atividades geradoras de impactos ambientais, incluindo a implantação de estradas de rodagem com duas ou mais faixas de rolamento), e a competência federal indicada na Resolução Conama 237/1997.

2. Ainda, considerou-se que a avaliação da viabilidade do empreendimento BR-242 neste processo administrativo exigiu a realização de Estudos de Impacto Ambiental – e de respectivo Relatório de Impacto Ambiental – nos ditames do inc. IV, art. 225. da Constituição Federal de 1988, assim como do art. 2º da Resolução CONAMA nº 001 de 1986. Resgatando-se a definição de Licença Prévia conforme o art. 8º da Resolução Conama nº 237/1997, observa-se:

I - Licença Prévia (LP) - concedida na fase preliminar do planejamento do empreendimento ou atividade aprovando sua localização e concepção, atestando a viabilidade ambiental e estabelecendo os requisitos básicos e condicionantes a serem atendidos nas próximas fases de sua implementação;

3. Assim, em atenção ao Ofício nº 29981/2024/CEPAM/CGMAB/DPP/DNIT SEDE (SEI nº 18448942), esta Nota Técnica objetiva justificar a definição do rito a ser adotado no licenciamento dos lotes 5 a 10 da (implantação) da rodovia BR-242/MT – Trecho: Gaúcha do Norte.

4. Primeiramente, tendo-se em vista a finalidade original do projeto para ligação das BR-158 e BR-163 (protocolada em 24/11/10 por meio do **Ofício nº 3270/2010/DG**, SEI nº 0592243), entende-se que a alternativa julgada deverá contemplar as intenções do requerimento original:

Descrição ambiental da BR-242/MT: iniciado concomitantemente na SEMA/MT (que concedeu LP e LI para o 1º segmento da rodovia, entre o Entr. BR-158/MT243 – Entr. MT-243/109, Querência) e solicita arquivamento do processo IBAMA;

(Conforme informações apresentadas no Tomo I do EIA, SEI nº 13616490, p. 9):A rodovia assume grande importância regional, haja vista a alta produtividade das propriedades rurais do estado de Mato Grosso. Portanto, sua implantação torna-se fundamental dos pontos de vista logístico e econômico para os produtores da região. Além disso, com a implantação da BR-242/MT e sua interligação com as demais rodovias do estado, espera-se que haja a consolidação de um eixo de escoamento conectando a produção agrícola regional com diversos portos no país, tais como: Itaquima, MirititubaPA e Salvador-BA.

(Conforme objetivos e justificativas do Tomo I do EIA, SEI nº 13616490, p. 19):A implantação dos lotes 05 a 09 e parte do lote 10 da BR-242/MT busca solucionar os problemas da capacidade de suporte das estradas existentes na região, oferecer segurança e conforto aos usuários, e, sobretudo, promover o escoamento da produção agrícola e agropecuária regional, possibilitando uma melhor intercomunicação entre os municípios e remodelando o fluxo de transporte na região centro-norte de Mato Grosso.

5. Em adição, no que se refere ao **Componente indígena - FUNAI**, por meio do Ofício n. 29981/2024/CEPAM/CGMAB/DPP/DNIT SEDE (SEI nº 18448942), o empreendedor informou a inclusão de mais duas alternativas locais de traçado, em atendimento ao Parecer nº 13778301, solicitando possibilidade de emissão de Licença Prévia exclusivamente para o segmento A mediante as seguintes justificativas: (i) a decisão de mudança de traçado e a proposta de aproveitar traçados estaduais; (ii) o Segmento A não teria sido alvo de críticas durante a apresentação de traçado à Associação ATIX; (iii) a previsão de realização do Estudos do Componente Indígena (ECI) no Território Indígena Xingu após as definições do Plano de Trabalho do ECI na 10ª Reunião de Governança GGTIX; (iv) a importância logística do segmento; (v) o aproveitamento do EIA/RIMA para a seleção da alternativa referente ao segmento A. Por fim, afirmou o que se segue abaixo:

Em atendimento à reivindicação das lideranças e caciques dos povos xinguanos de utilizar estrada já existente para desviar do Kamukuwaká, o DNIT propõe um desvio com extensão de 40,5 km, conforme Figura 01 abaixo, que representa um acréscimo de 14,1 km, ao desvio proposto na Alternativa 2 do EIA, de 26,4 km. Saliencia-se que esta alternativa sugerida pelos xinguanos desvia das áreas sagradas em processo de tombamento tramitando no IPHAN.

A CGMAB solicitou à contratada responsável pelos estudos ambientais, por intermédio do Ofício no 170989/2023/CEPAM/CGMAB/DPP/DNIT (SEI DNIT 15624759), de 10 de outubro de 2023, que passe a ser considerado no Estudo de Impacto Ambiental, e por conseguinte no próprio licenciamento ambiental, o que denominamos de Alternativa 06, que ambientalmente apresenta-se mais favorável aos anseios das comunidades indígenas, por consequência, menos impactante, visto que utiliza-se de vias e rodovias não pavimentadas da malha estadual. A alternativa proposta resultaria em um empreendimento, em sua maior parte, de pavimentação do segmento de 202,0 km que vai de Santiago do Norte até o início da pavimentação no entroncamento com a MT-020, salientando que a ligação pavimentada da BR-242/MT até Querência, prevista na diretriz de traçado inicialmente assumida no licenciamento ambiental, poderá ser sanada com o advento de obras de pavimentação de rodovia que pertencem à malha estadual do Mato Grosso.

A Superintendência Regional do DNIT no Estado do Mato Grosso propôs por intermédio do Ofício no 207154/2023/SRE-MT (SEI 16097633), de 03 de novembro de 2023, alternativa o traçado coincidindo em parte com a MT-324, e em seguida, o traçado seguiria pelo traçado coincidente com a MT-130, já implantada, até o entroncamento com a BR-242 em Santiago do Norte, visto que isso diminuiria sobremaneira a área de implantação em trecho de mata virgem no final do Lote A e aumentaria a extensão do Lote em 17 km.

A CGMAB solicitou à contratada responsável pelos estudos ambientais, por intermédio do Ofício no 24183/2024/CEPAM/CGMAB/DPP/DNIT (SEI DNIT 16938759), de 09 de fevereiro de 2024, que incluía nos Estudos de Alternativas Locacionais e Tecnológicas do EIA, além da nova diretriz de traçado, conforme Alternativa 6, reivindicada pelas lideranças e caciques dos povos xinguanos, conforme Ata de Reunião Encaminhamentos da 9ª GGTIX (SEI 15808896), a Alternativa Locacional 7, conforme a sugestão da SR/DNIT/MT, via Ofício no 207154/2023/SRE - MT (SEI 16097633)

6. Em referência a **Presença de Bens Culturais Acautelados - IPHAN** e à caverna Kamakuaka, por meio do Ofício n. 29981/2024/CEPAM/CGMAB/DPP/DNIT SEDE (18448942) informou-se que a mudança de traçado e o aproveitamento de rodovias estaduais atenderiam aos anseios indígenas (*"uma vez que o Segmento A não teria recebido críticas da Associação ATIX e que os serviços de campo dos*

*Estudos do Componente Indígena - ECI no Território Indígena Xingu estão previstos para se iniciar em março/2024 de acordo com as definições do Plano de Trabalho do ECI aprovado pelas lideranças xinguanas e junto com a FUNAI na 10a Reunião de Governança GGTIX").*

7. No mais, quanto a **Presença de Áreas Prioritárias para Conservação da Natureza**, no Parecer Técnico nº 13778301/2023 (SEI nº 13778301) de análise do referido EIA/RIMA, concluiu-se que o estudo não apontou todos critérios indicados para as alternativas locais, tampouco justificou de forma objetiva a valoração dos aspectos ambientais no Capítulo 10 (Alternativas Tecnológicas e Locacionais). O Parecer, portanto, solicitou complementações no que concerne as alternativas locais. Os critérios mínimos ausentes na análise local e tecnológica do estudo seguem abaixo:

II - menor interferência em vegetação nativa, seguindo os conceitos de Ecologia de Paisagens (tamanho e forma de fragmentos áreas núcleo, conectividade, entre outros); (sobre imagem de satélite)

VIII - menor extensão de transposição de áreas de várzeas/baixadas (áreas potenciais de ocorrência de solos hidromórficos, considerando o detalhamento geomorfológico e pedológico);

X - menor volume de material movimentado (terraplenagem) e escavação/desmonte de rochas; (mapa topográfico);

XI - menor extensão total de aterros;

XII - maior extensão total de túneis/viadutos/elevados;

XIV - menor interferência em áreas de instabilidade geológico-geotécnicas (suscetíveis a erosão, movimentos de massa, rebaixamentos do nível freático e subsidência, considerando o detalhamento geotécnico, geológico, geomorfológico e pedológico);

XX - custo financeiro total das obras;

8. Por todo exposto, mantém-se a fundamentação técnica do Parecer nº e respectivo desaconselhamento do "fracionamento" do empreendimento, o que pode provocar prejuízos técnicos no que diz respeito à sinergia e cumulatividade dos impactos advindos deste empreendimento, assim como dos demais impactos na mesma área de influência. Além disso, em menção à Nota Técnica nº 04/2018/COTRA/DILIC/ IBAMA (SEI nº 18448942), recorda-se que:

*"Do mesmo modo, avaliando-se a proposta de fracionamento, para início das obras em trecho inicial do traçado, entende-se que possa causar prejuízos quando considerado o empreendimento como um todo, sobretudo em relação à cumulatividade e sinergia dos impactos. Cabe também o registro de que o fracionamento indiscriminado de trechos de empreendimentos lineares sem a devida avaliação técnica pode se constituir como um perigoso precedente para outros processos de licenciamento a cargo deste Órgão Ambiental. Conforme se verifica pela OJN 15/2010/PFE/IBAMA, fica vedada "a fragmentação induzida do empreendimento de modo a reduzir sua área de influência e, assim, afastar a competência do IBAMA".*

9. Ora, se o objeto do processo administrativo consiste na ligação entre duas rodovias federais (BR-158 e BR-163), verifica-se que a solicitação do Ofício nº 29981/2024 (SEI nº 18448942) não contempla tal fato, uma vez que o novo pedido corresponde ao sub-trecho entre o Entr. da MT 129/324(A) (Gaúcha do Norte) ao Entr. com a MT-130. Dessa forma, verifica-se que a importância logística da rodovia resta prejudicada se não houver a análise da viabilidade ambiental do trecho como um todo. A dizer, o licenciamento por segmentos não garante a viabilidade atual ou futura da alternativa completa se esta não for igualmente objeto de análise.

10. Além disso, o procedimento de licenciamento ambiental é dependente de questões orçamentárias, fiscais e políticas que poderiam interromper o interesse na implantação da rodovia para além do Segmento A. Quer dizer, a falta de garantia de continuidade da implantação prejudica a justificativa e o objetivo apresentados na descrição do projeto. Portanto, a verificação da viabilidade ambiental não deve se desvirtuar da solicitação original, observando-se os objetivos de: (i) solucionar os problemas da capacidade de suporte das estradas existentes na região; (ii) oferecer segurança e conforto aos usuários; e (iii) promover o escoamento da produção agrícola e agropecuária regional (SEI nº 13616490, p. 19).

11. Dessa forma, eventual Licença Prévia somente poderá contemplar um projeto que esteja conforme a justificativa original, de implantação de um eixo de escoamento entre a BR-158 e a BR-163. Igualmente, o traçado pretendido deverá preservar os objetivos de integração da região, além de observar a importância logística e econômica do projeto.

## 5. CONCLUSÃO

12. Considerando que o empreendedor solicitou delegação do licenciamento dos lotes 10 e 11 pelo Órgão Estadual de Meio Ambiente (**Ofício nº 9366/17-CGMAB/DPP/DNIT**), e visando evitar o fracionamento da intervenção originalmente proposta (ligação entre as BR-163 e BR-158/MT), esta equipe recomenda apresentação integral de todas complementações solicitadas por meio do Parecer Técnico nº 13778301/2023 (SEI nº 13778301), com respectiva finalização da análise de localização e concepção integral do empreendimento, em conformidade com a Resolução CONAMA nº 237/1997.



Documento assinado eletronicamente por **CRISTIANE LOPES COSTA, Analista Ambiental**, em 17/04/2024, às 16:54, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



Documento assinado eletronicamente por **RONEY ALMEIDA DOS SANTOS CHAGAS, Analista Ambiental**, em 17/04/2024, às 16:54, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



Documento assinado eletronicamente por **LIVIA HELENA CARRERA SILVEIRA, Analista Ambiental**, em 17/04/2024, às 17:13, 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 <https://sei.ibama.gov.br/autenticidade>, informando o código verificador **18515815** e o código CRC **CFD0211D**.