

Ao CONAMA,

Excelentíssima Ministra do Meio Ambiente Sra. Marina Silva
Presidente

Assunto: solicitação de Inserção na Pauta da próxima reunião do CONAMA.

A Associação PreserVe Amazônia vem por meio desta solicitar inserção de assunto na Pauta do Conselho Nacional de Meio Ambiente.

O assunto a ser inserido é "Questionamento sobre a legalidade da pavimentação da BR 163 e sobre as responsabilidades do CONAMA nesta questão", e vem detalhado neste documento, assim como nossas argumentações a respeito do mesmo.

QUESTIONAMENTO SOBRE A LEGALIDADE DA PAVIMENTAÇÃO DA BR 163 E SOBRE AS RESPONSABILIDADES DO CONAMA NESTA QUESTÃO

O presente documento tem por objetivo questionar a legalidade da pavimentação da BR 163, chamando a atenção para o fato de que o EIA-RIMA da obra no trecho que vai da divisa do MT ao PA até Rurópolis, no Pará, não contemplou uma das etapas mínimas necessárias previstas pelo CONAMA, não atendendo assim os requisitos legais. Além disso, o RIMA apresenta alguns aspectos que podem ser considerados falhos, o que torna ainda mais discutível a legalidade da pavimentação.

Segundo a RESOLUÇÃO CONAMA Nº. 001/86, a pavimentação de estradas de rodagem com duas ou mais faixas de rolamento, dependerá de elaboração de estudo de impacto ambiental EIA - e respectivo relatório de impacto ambiental - RIMA. O Estudo de Impacto Ambiental é um procedimento administrativo de prevenção e de monitoramento dos danos ambientais causados por atividades modificadoras do meio ambiente, com duas grandes orientações: deve **oferecer alternativas** e deve **apontar as razões de confiabilidade da solução** a ser adotada. O estudo, em consequência, gera o Relatório de Impacto Ambiental.

RESOLUÇÃO DO CONAMA 01/1986

*Artigo 5º - O **estudo de impacto ambiental**, além de atender à legislação, em especial os princípios e objetivos expressos na Lei de Política Nacional do Meio Ambiente, obedecerá às seguintes diretrizes gerais:*

*I - **Contemplar todas as alternativas tecnológicas e de localização de projeto**, confrontando-as com a hipótese de não execução do projeto;*

*Artigo 6º - O **estudo de impacto ambiental** desenvolverá, **no mínimo**, as seguintes atividades técnicas:*

*II - **Análise dos impactos ambientais do projeto e de suas alternativas**, através de identificação, previsão da magnitude e interpretação da importância dos prováveis impactos relevantes, discriminando: os impactos positivos e negativos (benéficos e adversos), diretos e indiretos, imediatos e a médio e longo prazos, temporários e permanentes; seu grau de reversibilidade; suas propriedades cumulativas e sinérgicas; a distribuição dos ônus e benefícios sociais.*

*Artigo 9º - O **relatório de impacto ambiental** - RIMA refletirá as conclusões do estudo de impacto ambiental e conterà, **no mínimo**:*

II - A descrição do projeto e **suas alternativas tecnológicas e locacionais**, especificando para cada um deles, nas fases de construção e operação a área de influência, as matérias primas, e mão-de-obra, as fontes de energia, os processos e técnica operacionais, os prováveis efluentes, emissões, resíduos de energia, os empregos diretos e indiretos a serem gerados;

VIII - Recomendação quanto à **alternativa mais favorável** (conclusões e comentários de ordem geral).

Segundo o Relatório de Impacto Ambiental - Pavimentação BR163-BR230, que **não apresenta soluções alternativas** à pavimentação, as modificações ambientais na região, considerando as medidas mitigadoras e compensatórias propostas, podem ser classificadas como **uma aceleração de processos de degradação** já existentes, não indicando a confiabilidade das soluções apresentadas para minimizar os impactos gerados pela pavimentação.

A inconsistência quanto à legalidade da pavimentação se agrava quando consideramos que uma das **atribuições do CONAMA**, ainda não cumprida, é justamente esta, conforme pode ser visto a seguir:

*Determinar a realização de **estudos das alternativas** e das possíveis conseqüências ambientais de projetos públicos ou privados, requisitando aos órgãos federais, estaduais e municipais, e entidades privadas, informações, para apreciação de Estudos Prévios de Impacto Ambiental e respectivos Relatórios, no caso de obras ou atividades de significativa degradação ambiental, em especial nas áreas consideradas **patrimônio nacional**.*

Em resumo, além do EIA RIMA não atender as exigências mínimas determinadas pelo CONAMA, este órgão também não cumpriu até o presente momento com uma de suas atribuições, pois NÃO EXISTE, por parte do Governo Federal, um estudo comparativo específico entre as **alternativas de transporte** para a região.

Outras falhas podem ser apontadas no RIMA, utilizado para a obtenção das licenças necessárias ao investimento na pavimentação do referido trecho da BR 163, que tem por objetivo final a melhoria do transporte de pessoas e produtos na região oeste do estado do Pará.

O RIMA aborda tópicos diversos sobre os aspectos relacionados à obra. Um destes tópicos cita a **importância ambiental da região**, mas **não considera a importância da floresta amazônica para a manutenção do equilíbrio climático** no Brasil e no mundo, o que já está cientificamente comprovado.

Dentro desta ótica, comprovada pela ciência, fica falha também a **área caracterizada como de influencia indireta do empreendimento**, restrita a apenas 50 km para cada lado da mesma. O RIMA confirma o fato de que 75% das áreas desmatadas na Amazônia estão dentro deste limite, reforçando a informação de que as rodovias são os principais vetores de desmatamento na região. Podemos deduzir então que, **pela extensão e relevância da obra, esta irá, se realizada, contribuir significativamente para o aumento do desmatamento nas Amazônia, trazendo conseqüências negativas para o clima global, em especial no Brasil.**

Esta possibilidade é citada na parte que fala sobre o clima (pág. 43), portanto fica caracterizado que **a área de influencia indireta não se restringe à área citada no relatório**. Vale lembrar que o desmatamento é, associado às queimadas que o

sucedem, o principal responsável pelas emissões de carbono brasileiras na atmosfera, respondendo por aproximadamente 75% do total. Sobre a questão climática, o relatório é enfático: **"Assim como é difícil saber o quanto a pavimentação afetará o clima regional (ou até mesmo o global), também é difícil propor medidas para compensar ou atenuar um dano cuja intensidade é desconhecida"**.

Outra consideração importante diz respeito à **eficiência do poder público para fiscalizar a região**, que vai ter seu aceso facilitado de forma considerável a partir da suposta pavimentação. A dependência desta eficiência é relatada na página 44 do RIMA: **"se for mantido o atual modelo de exploração de madeira e a atual ineficiência do poder público para fiscalizar as irregularidades, é fácil prever que o desmatamento vai aumentar, uma vez que a região estará mais acessível e será mais atrativa"**. Esta ineficiência está provada pelo **recente aumento nas taxas de desmatamento** na região da obra. Imagens capturadas em recente expedição à BR 163, disponíveis no site do Greenpeace, ilustram esta situação. O RIMA cita ainda estudos onde a área desmatada devido ao asfaltamento poderá alcançar até **50.000 km²** em um horizonte de 25 a 35 anos, o que **supera a soma das áreas do estado do Rio de Janeiro e do Distrito Federal**.

Podemos considerar como uma utopia acreditar que, a partir da pavimentação da rodovia, irá ocorrer uma mudança significativa na capacidade de fiscalização dos órgãos governamentais, que já não vem dando conta da demanda atual na Amazônia e em todo o Brasil, em função das dimensões continentais do país e da região amazônica. É muito mais sensato e provável afirmar o contrário, que **os problemas gerados pelas agressões ao meio ambiente a partir do asfaltamento irão se constituir em um aumento de demanda de fiscalização impossível de ser atendido**, o que no final irá contribuir para o aumento substancial da área desmatada, assim como de todos os problemas conseqüentes desta realidade.

Ainda deve-se levar em conta a questão levantada pelo RIMA quanto a opinião da população sobre a obra, que afirma terem sido consultados diversos setores da sociedade. Levando-se em conta que o muito provável aumento do desmatamento irá contribuir negativamente para as alterações climáticas, atingindo a milhões de pessoas em todo o país (e até no mundo), podemos afirmar que **a população brasileira em geral, não foi devidamente informada e consultada, ficando as consultas restritas a um universo muitas vezes inferior ao que será afetado pelas conseqüências negativas advindas da pavimentação**. Desta forma, isto também pode ser considerado como mais uma falha do EIA RIMA.

Finalmente, deve-se estar especialmente atento para a **conclusão do relatório**, que parece estar **desconectada das informações que ele mesmo traz**, não podendo ser considerada como representativa do estudo de impacto ambiental elaborado. Este fato pode ter contribuído enormemente para a aprovação do relatório junto aos órgãos competentes, pois muitas vezes, pelo acúmulo de tarefas dos responsáveis pelas aprovações, a conclusão é um dos capítulos que mais são levados em consideração. Ou seja, **se a conclusão não é extremamente fiel ao relatório, isto pode induzir a um erro dos que o analisam, alterando a decisão dos mesmos quanto à sua aprovação**.

Todos estes aspectos, legais ou não, aliados às últimas constatações da ciência no que se refere às mudanças climáticas, devem ser considerados, levando-nos a repensar se a pavimentação da rodovia BR 163 deve realmente ser efetivada. Atualmente, o Brasil ocupa o 4º lugar entre os principais emissores de carbono do planeta, justamente pelo fato de que 75% destas emissões são provenientes das queimadas que sucedem os desmatamentos na Amazônia.

Se desejarmos realmente reduzir este desmatamento absurdo, devemos, antes de mais nada evitar **piorar a situação**, escolhendo as **melhores alternativas** de investimentos públicos, que nos tragam uma maior chance de sustentabilidade e governança. A opção por um modelo de transporte que traga menos impactos sociais e ambientais, assim como vantagens do ponto de vista econômico, existe e deve ser levada em conta. A construção de um ramal ferroviário no trecho em que está planejada a pavimentação da rodovia BR 163, deve ser considerada como uma alternativa concreta.

Após a leitura de dezenas de documentos e conhecimento da realidade vigente na região, acreditamos piamente que a alternativa correta para o transporte no oeste paraense, seja ele de pessoas ou produtos, é através de uma ferrovia, inclusive já planejada pela Ferronorte.

Mesmo estando totalmente convictos de que o modal ferroviário é o mais adequado para a situação, nossa proposta é para que seja realizado um estudo comparativo entre as duas alternativas de investimento que levem em consideração os critérios econômicos sociais e ambientais e, a partir deste documento, que se possa tomar a decisão mais acertada e legal em cada trecho determinado.

Se não existe este estudo, com que base foi tomada a decisão pela pavimentação da rodovia?

É correto e legal tomar uma decisão tão importante sem que tal estudo tenha sido elaborado?

Esperamos que os Poderes Executivo, Legislativo e Judiciário, assim como a sociedade civil organizada e o Ministério Público federal, tenham a responsabilidade que a questão exige e tomem as medidas necessárias para que seja verificada a questão legal. Todos devemos trabalhar para que seja realizado ao menos um estudo comparativo entre o investimento na pavimentação ou na construção de um ramal ferroviário.

Abaixo fotografias tiradas recentemente de áreas de proteção ambiental na região da BR 163, que demonstram a real capacidade de governança na região, mesmo antes da pavimentação.



22/08/2006 - Novo Progresso (PA)
Invasores ocupam área da Floresta Nacional (Flona) do Jamanxim (de 1,3 milhão de hectares), em Novo Progresso, no Pará, próximo à BR 163
©Araquém Alcântara / Greenpeace



22/08/2006 - Novo Progresso (PA)
Estradas ilegais cortam áreas queimadas recentemente na Floresta Nacional (Flona) do Jamanxim (de 1,3 milhão de hectares), em Novo Progresso, no Pará, próximo à BR 163
©Araquém Alcântara / Greenpeace

Brasília, 19 de março de 2007
Associação Preserue Amazônia