Licença para BR-319 ignora recomendações do próprio Ibama

oeco.org.br/noticias/licenca-para-br-319-ignora-recomendacoes-do-proprio-ibama

3 de agosto de 2022

DO OC – O presidente do Ibama, Eduardo Bim, ignorou recomendações técnicas de servidores do próprio Ibama, do Ministério do Meio Ambiente e de outros órgãos ambientais ao conceder, na última quinta-feira (28/7), licença prévia para reconstrução da BR-319, que liga Manaus, no Amazonas, a Porto Velho, em Rondônia. A decisão ocorre a dois meses das eleições, e atende a uma das promessas de Jair Bolsonaro para a região.

Aberta sem qualquer licença ambiental na década de 1970, durante a ditadura militar, a BR-319 ficou intransitável. Sua reconstrução virou prioridade no regime Bolsonaro, apesar dos alertas de pesquisadores que apontam a estrada como indutora do desmatamento no maior bloco de florestas preservadas da Amazônia.

Por esse motivo, em 2008, o então ministro do Meio Ambiente, Carlos Minc, estabeleceu "pré-condicionantes" para o licenciamento da BR-319. Por meio da Portaria MMA nº 295, o licenciamento da obra passou a ser acompanhado por um Grupo de Trabalho com representantes do Ibama, do MMA, do ICMBio e do órgão ambiental do Estado do Amazonas.

“A pré-condição mais importante (para emissão da licença) era a instalação de 16 Unidades de Conservação (UCs), de um lado e de outro da estrada, antes de qualquer coisa”, disse o ex-ministro ao OC. O objetivo, segundo Minc, era evitar a explosão do desmatamento que havia ocorrido após a construção de outras estradas na Amazônia, como a BR-163 (Cuiabá-Santarém). “Exatamente porque o distrito florestal estava previsto para depois (da obra), hoje a região da BR-163 é uma das que mais sofrem com o desmatamento. Então, isso (a licença prévia da BR-319) seguramente vai acabar no Ministério Público e na Justiça.”

Bolsonaro não criou nenhuma Unidade de Conservação em seu mandato. A licença prévia da BR-319 ignora as recomendações previstas no relatório final do Grupo de Trabalho criado em 2008. O documento assinado pelo presidente do Ibama apenas “sugere articulação junto ao ICMBio para avaliar a possibilidade” de criar uma UC para os povos Mura e Munduruku. Não se trata, portanto, de uma condicionante efetiva.

Das dez recomendações incluídas no relatório, oito são medidas que deveriam ter sido efetivadas antes da concessão da licença prévia. São elas:

*1) Disponibilização prévia de recursos conforme apresentado no Plano de Proteção **e** Implementação das Unidades de Conservação da BR-319;*

2) Implantação imediata de ações interinstitucionais (IBAMA, ICMBio, IPAAM, DPF) de proteção e vigilância para a área de influência da BR-319, visando impedir o desmatamento e a descaracterização da área;

3) Elaboração e execução de um Plano de Desenvolvimento e Regularização Fundiária pelo INCRA para as áreas ao longo da BR 319;

4) Elaboração e execução, pelos órgãos ambientais estaduais, de um Plano de regularização ambiental das propriedades particulares identificadas, assim como dos Projetos de Assentamentos Rurais;

5) Levantamento, organização e disponibilização de informações geográficas relacionadas aos órgãos públicos com ações de desenvolvimento previstas ao longo do eixo da BR 319, visando a compatibilização de atividades.

6) Garantir, no processo de licenciamento ambiental de recuperação da rodovia, a manutenção de conectividade das áreas naturais relevantes, como as Unidades de Conservação e as Áreas de Preservação Permanentes definidas no Código Florestal, além de outras áreas definidas em estudos específicos, através do estabelecimento de modelos de engenharia apropriados;

7) Criação de vagas, autorização de concursos e alocação de recursos nas instituições, com disponibilização de pessoal de apoio (Exército, Policia Federal / Estadual, Bombeiros) até a Licença Prévia; e

8) Que seja previamente formado um Comitê Gestor para planejar, acompanhar e monitorar a implementação dessas e outras ações previstas para a região.

Em janeiro de 2009, o MMA determinou por meio de ofício que o Ibama "verificasse o atendimento de todas as ações contidas no Relatório Final do GT, de modo que essas fossem incorporadas ao processo de licenciamento ambiental". Parecer técnico do Ibama de julho de 2022 também relacionou a fiscalização e a criação de Unidades de Conservação à viabilidade do empreendimento no processo encaminhado ao presidente do Ibama. Nenhuma das recomendações foi cumprida integralmente, e mesmo assim a licença foi concedida.

O principal objetivo das medidas era impedir o desmatamento ao longo da estrada. Em relação à fiscalização, a licença prévia assinada por Eduardo Bim estabelece apenas que, "conforme evoluírem as tratativas para fortalecimento da governança territorial na região de influência da BR-319, fica aprovada a instalação de três postos de monitoramento/segurança, a serem instalados antes ou concomitantemente à implantação do empreendimento, localizados no entroncamento com a BR 230, entroncamento de Manicoré e Careiro Castanho, de forma a se implementar/ampliar a fiscalização da área".

Ou seja: a licença sequer torna obrigatória a instalação de postos de fiscalização. Para Suely Araújo, ex-presidente do Ibama e especialista em Políticas Públicas do Observatório do Clima, mesmo se for efetivada a medida é irrisória frente ao desafio de evitar que a estrada se torne indutora do desmatamento.

"A licença sequer impõe a instalação dos postos de fiscalização. Mesmo se forem instalados, três ao longo da estrada estão longe de assegurar fiscalização adequada. Portanto, não há garantia de que haverá controle do desmatamento na região a partir da construção da estrada. Como o desmatamento é o principal impacto negativo associado ao asfaltamento, a declaração de viabilidade da obra, que é inerente a toda licença prévia, não está devidamente fundamentada. É uma licença que deve ser anulada pela Justiça", diz Araújo.

Estudo da UFMG aponta que a pavimentação vai estimular fluxos migratórios, expansão de atividades agrícolas, ocupação e valorização de terras, aumentando em pelo menos quatro vezes o desmatamento até 2050 – o trabalho avaliou taxas de desmatamento nos 12 municípios amazonenses sob influência direta da BR-319. As emissões de gases de efeito estufa decorrentes dessa devastação chegariam a 8 bilhões de toneladas, o equivalente a 22 anos de emissões por desmatamento às taxas atuais.

Só a especulação provocada pela atual gestão em relação à estrada já resultou em aumento do desmatamento na região. Dados de alertas de desmatamento do sistema Deter-B, do Inpe, mostram que, sob Bolsonaro, pela primeira vez o estado do Amazonas ultrapassou Mato Grosso como segundo que mais desmata na Amazônia, depois do Pará. Em 2022, dois municípios do Sul do Amazonas, Apuí e Lábrea, região de influência da BR-319, são os campeões de alertas de desmatamento.

Antes de obter a licença prévia para reconstrução do chamado trecho do meio da estrada, de 405 km, o mais problemático do ponto de vista ambiental, a atual gestão já havia autorizado, em 2020, a pavimentação de um trecho de 52 km com base em um Termo de Acordo e Compromisso assinado em 2007.

Na ocasião, o então ministro da Infraestrutura, Tarcísio Gomes de Freitas, atual candidato de Bolsonaro ao governo de São Paulo, afirmou que o asfaltamento da rodovia BR-319 "vai ajudar a preservar o meio ambiente", o que é falso. "Iniciamos nossa missão de recuperar uma rodovia já asfaltada na década de 70 com o compromisso de torná-la a maior referência em governança ambiental do Brasil", disse Freitas em dezembro de 2020, após a assinatura do contrato para pavimentação dos 52 km.

Um dos autores do estudo da UFMG, o pesquisador Raoni Rajão acredita que haverá "grande corrida do ouro de empreendedores ilegais interessados em expandir a pecuária, tomar terras e até ocupar Unidades de Conservação". "Essas pessoas vão fazer isso de maneira mais acelerada com a pavimentação", afirmou à DW.

A autorização do presidente do Ibama ocorreu sem consulta aos povos indígenas que vivem na região, apesar de a legislação brasileira e a Convenção 169 da Organização Internacional do Trabalho exigirem a consulta prévia aos povos indígenas afetados por obras de infraestrutura.

Para Fernanda Meirelles, secretária executiva do Observatório da BR-319, trata-se de uma licença que "claramente possui motivação política", porque etapas importantes do processo foram ignoradas. "O direito dos povos indígenas foi violado", afirmou, em nota.

A licença prévia atesta a viabilidade ambiental da obra, mas o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (Dnit) ainda precisa obter do Ibama as licenças de instalação e de operação para iniciar a reconstrução da BR-319.