



g) Prioridades.
Com base na avaliação de impactos, deverão ser identificadas medidas e programas que possam minimizar, e eventualmente, eliminar os impactos negativos da implementação da atividade ou empreendimento, bem como medidas que possam maximizar os impactos benéficos do projeto. Essas medidas devem ser implantadas visando a sustentabilidade dos grupos indígenas e suas terras, o incentivo aos conhecimentos tradicionais indígenas, de acordo com sua realidade social e especificidades, observando também os impactos das medidas propostas na organização social e política indígena. As medidas de controle e mitigadoras devem ser consubstanciadas em programas, os quais deverão contemplar, minimamente:

1. Introdução e Justificativas
2. Objetivos
3. Metas
4. Indicadores
5. Público-Alvo
6. Metodologia
7. Elementos de Custo: Recursos Humanos, Recursos Materiais, Construção Civil
8. Cronograma das atividades (em relação ao cronograma de instalação da atividade/empreendimento)
9. Articulação Institucional
10. Interação com Outros Programas Ambientais
11. Legislação Aplicável e Requisitos Legais
12. Responsáveis Técnicos pela Elaboração
13. Responsável pela execução das ações (ref. empreendedor)
14. Responsável pelo acompanhamento (ref. Conselho Gestor e Funai)
15. Referências

Devem ser considerados os demais programas sócio-ambientais ou de monitoramento e controle ambiental constituintes do PBA da atividade ou empreendimento que possam ser estendidos ao componente indígena de acordo com os impactos diagnosticados de forma a evitar repetição e sobreposição de ações.

Há que se destacar que o componente indígena do PBA não deve substituir políticas públicas e ações do Estado, e sim complementá-las ou reforçá-las, caso seja detectada a relação de "causa-efeito-medida" em relação aos impactos diagnosticados. Deve ser observado que:

- a) não deve haver sobreposição dos programas apresentados no PBA - Componente Indígena com as ações já em execução nas Terras Indígenas em tela, contudo essas ações devem ser consideradas podendo ser proposta complementação ou continuidade;
- b) a Funai poderá indicar procedimentos e orientações adicionais para o detalhamento futuro do PBA - Componente Indígena, tendo em vista os resultados da avaliação de impactos.

XI. Análise da Viabilidade

Análise integrada e avaliação quanto à viabilidade sócio-ambiental da atividade ou empreendimento, considerando:

- O contexto de desenvolvimento regional e os impactos cumulativos e sinérgicos dos empreendimentos previstos ou planejados para a região;
- As condições necessárias à reprodução física e cultural dos povos indígenas;
- A eficácia das medidas propostas para minimizar ou eliminar os impactos negativos diagnosticados;
- A garantia da não violação de direitos indígenas legalmente constituídos.

4. OBSERVAÇÕES GERAIS:

- a) Toda a bibliografia citada deve constar nos Produtos entregues à Funai;
- b) Os resultados de cada etapa dos trabalhos devem ser apresentados aos grupos indígenas, em reunião específica para tal fim;
- c) Devem ser produzidos materiais informativos nas línguas indígenas;
- d) Todos os trabalhos devem ser aprovados pela Funai;
- e) Deve ser solicitada formalmente autorização à Funai e às comunidades para ingresso nas Terras Indígenas, e comunicá-la quanto a quaisquer incidentes que eventualmente ocorram em campo;
- f) A legislação vigente e as normas estabelecidas devem cumpridas por todos os profissionais ou empresas contratadas para execução dos trabalhos relacionados ao licenciamento da obra;
- g) Os trabalhadores devem ser preparados e sensibilizados para a compreensão das especificidades indígenas;
- h) Todos os produtos devem ser entregues em 5 (cinco) vias assinadas e impressas em tamanho A4 (preferencialmente frente e verso, papel reciclado) e em formato digital (CD-ROM ou usb).

ANEXO III-C

FUNDAÇÃO CULTURAL PALMARES-FCP

TERMO DE REFERÊNCIA

COMPONENTE: TERRA QUILOMBOLA

Apresentar dados acerca da existência de comunidades tradicionais junto às áreas de abrangência da atividade ou empreendimento, com a elaboração de mapa contendo as coordenadas geográficas das comunidades quilombolas e a distância de cada uma delas em relação à atividade ou ao empreendimento, tendo com referência as distâncias referenciadas no Anexo II.

Deverá ser elaborado programa de educação ambiental específico voltado para as comunidades quilombolas localizadas na área de interferência definida no Anexo II e demais ações que se fizerem necessárias.

ORIENTAÇÕES GERAIS
Na fase de elaboração dos estudos, deverão ser realizadas Consultas Públicas, em respeito ao que determina a Convenção n.º 169 da OIT ratificada pelo Decreto n.º 5.051, de 19 de abril de 2004, junto às comunidades quilombolas afetadas para apresentação dos estudos, diagnósticos elaborados, bem como diálogo e deliberação sobre as medidas de controle e mitigação de impactos.

Localização das comunidades quilombolas em relação ao empreendimento a partir dos critérios de distâncias definidas no Anexo II;

Estudo específico referente ao território quilombola afetado com informações gerais sobre as comunidades quilombolas, tais como: denominação, localização e formas de acesso, aspectos demográficos, sociais e de infraestrutura;

Existência de possíveis conflitos com as comunidades quilombolas envolvendo processos de expropriação de terras, áreas sobrepostas e conflitos de interesses, bem como, atual situação territorial do grupo;

Situação fundiária e suas demandas, bem como a identificação de vulnerabilidades na área de educação, saúde e habitação;

Mapeamento de eventuais atividades ou empreendimentos já instalados no interior ou no entorno do território quilombola considerando as distâncias do Anexo II;

Caracterização da ocupação atual indicando as terras utilizadas para moradia, atividade econômica, caminho e percurso, uso dos recursos naturais, práticas produtivas; informações sobre os bens materiais e imateriais, cultos religiosos e festividades, espaços de sociabilidade destinados às manifestações culturais, atividades de caráter social, político e econômico.

Indicação, caso haja, dos sítios arqueológicos que contenham reminiscências históricas dos antigos quilombos, assim como de outros sítios considerados relevantes pelo grupo;

Relação das famílias quilombolas afetadas, notadamente os casos em que os bens imóveis e benfeitorias precisarão ser remanejados com a construção e operação da atividade ou empreendimento;

Com base no diagnóstico, identificar os impactos diretos e indiretos associados à atividade ou empreendimento. Deverão ser apresentadas propostas, sob a forma de programas, às comunidades quilombolas para a prevenção, mitigação e/ou controle dos impactos diagnosticados em função da implantação e operação da atividade ou empreendimento, classificadas por meio de componente ambiental afetado e caráter preventivo ou corretivo, bem como sua eficácia. Quando houver necessidade de remoção e/ou realocação de famílias quilombolas, deverão ser apresentadas propostas de indenização, se for o caso. Em caso de realocação de comunidades quilombolas, esta deverá obedecer ao que determina o Art. 16, inciso 2, 4 e 5 da Convenção 169 da OIT, ratificada pelo Decreto n.º 5.051, 19/04/2004. As propostas deverão contemplar:

A apresentação de proposta para a nova configuração e localização dos imóveis e benfeitorias deslocados, incluindo-se a apresentação das medidas que serão adotadas referentes a controle e mitigação de impactos, incluindo indenização;

A identificação da presença e fluxo de pessoas estranhas à comunidade, bem como os possíveis conflitos oriundos da nova dinâmica a ser estabelecida pela atividade ou empreendimento;

A identificação de prejuízos relativos à produção econômica da comunidade, se for o caso;

A identificação e descrição dos riscos provenientes da implantação da atividade ou empreendimento, se for o caso;

A identificação da interferência da atividade ou empreendimento nas manifestações culturais da comunidade, se for o caso;

A identificação de impactos sobre bens e serviços públicos oferecidos às comunidades, se for o caso.

A perda de parte ou totalidade do território quilombola, se for o caso.

Outras informações relacionadas à atividade ou empreendimento que possam impactar o território quilombola.

Deverá ser elaborado programa de educação ambiental específico voltado para as comunidades quilombolas localizadas na área de interferência definida no Anexo II e demais ações que se fizerem necessárias.

ORIENTAÇÕES GERAIS

Na fase de elaboração dos estudos, deverão ser realizadas Consultas Públicas, em respeito ao que determina a Convenção n.º 169 da OIT ratificada pelo Decreto n.º 5.051, de 19 de abril de 2004, junto às comunidades quilombolas afetadas para apresentação dos estudos, diagnósticos elaborados, bem como diálogo e deliberação sobre as medidas de controle e mitigação de impactos.

Na fase pertinente à elaboração do Plano Básico Ambiental-PBA deverá ser elaborado componente específico voltado às comunidades quilombolas afetadas, com as respectivas medidas de controle e mitigação de impactos ambientais identificados em virtude da construção e operação de atividade ou empreendimento, sob a forma de programas, a partir dos impactos diagnosticados, classificados por meio de componente ambiental afetado e caráter preventivo ou corretivo, bem como sua eficácia. Deverá conter também, cronograma e detalhamento das ações e atividades, metas e prazos a serem cumpridos.

O INCRA deverá ser comunicado sobre as tratativas relacionadas à questão fundiária das comunidades quilombolas nos termos do Decreto nº 4.887, de 20 de novembro de 2003.

ANEXO III-D

TERMO DE REFERÊNCIA INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL- IPHAN

COMPONENTE: BENS DE INTERESSE CULTURAL INFORMAÇÕES NECESSÁRIAS AO DIAGNÓSTICO DO MEIO SÓCIO-ECONÔMICO, NOS ASPECTOS RELACIONADOS À PROTEÇÃO DOS BENS DE INTERESSE CULTURAL

O Diagnóstico do meio socioeconômico, em seus aspectos relacionados à proteção dos bens de interesse cultural, deverá ser desenvolvido concomitantemente aos demais estudos necessários ao licenciamento ambiental de atividades e empreendimentos utilizadores de recursos ambientais, considerados efetiva ou potencialmente poluidores ou aqueles que, sob qualquer forma, possam causar degradação ambiental.

Tal diagnóstico deverá contemplar estudos relativos aos bens culturais de natureza material (arqueológicos, arquitetônicos, urbanísticos, rurais, paisagísticos, ferroviários, móveis e integrados) e imaterial (saberes, fazeres, celebrações, formas de expressão e lugares) existentes nas áreas de influência direta da atividade ou empreendimento em estudo. Deverá ser identificadas nestas áreas, quando houver, a presença de bens acautelados tanto pelo Iphan, quanto pelas instituições das esferas estaduais e municipais responsáveis pelo Patrimônio Cultural. O diagnóstico deverá ser realizado por meio do levantamento exaustivo de dados secundários, contextualização arqueológica, etnohistórica e levantamento e prospecção arqueológica de campo, quando necessária, para proceder à caracterização geral da região no que toca ao patrimônio arqueológico e cultural.

Realização de inventário do patrimônio histórico-cultural da área, caracterizando o patrimônio quando este estiver ligado a formas específicas de apropriação cultural (festejos, cultos, rituais, etc) bem como os movimentos culturais e festas tradicionais e apresentação de medidas de preservação ou proteção dos mesmos.

Após identificação das pesquisas necessárias à proteção dos bens de interesse cultural existentes na área de influência de cada empreendimento, estas deverão ser desenvolvidas, respeitados a categorização, conceitos e metodologias utilizados pelo Iphan para identificar tais bens.

Em complementação ao diagnóstico, independente da especificidade dos bens culturais a serem considerados nestes estudos, sejam eles protegidos ou não, deverá haver menção e avaliação dos impactos resultantes da implantação do empreendimento sobre os mesmos. Os impactos deverão ser discriminados como: positivos ou negativos; diretos e/ou indiretos; imediatos, a médio e/ou a longo prazo; temporários ou permanentes; o seu grau de reversibilidade; suas propriedades cumulativas e sinérgicas; assim como a distribuição dos ônus e benefícios sociais.

Tendo em vista os eventuais impactos detectados sobre os bens e manifestações culturais localizados na área de influência direta da atividade ou empreendimento, deverão ser indicadas as medidas de mitigação e corretivas a serem adotadas pelos responsáveis pelas atividades ou empreendimentos, bem como, devem ser previstos programas de acompanhamento e monitoramento das mesmas. Deverão ser elaborados programas de proteção, prospecção e de resgate arqueológico, compatíveis com os cronogramas das obras.

Os estudos de diagnóstico dos bens de interesse cultural deverão ser executados em sua totalidade.

Os relatórios finais, o programa de educação patrimonial e o ofício de aprovação dos mesmos irão compor a manifestação do Iphan a ser apresentado ao Ibama.

EDUCAÇÃO PATRIMONIAL

1. A educação patrimonial é obrigatória, indispensável durante todo o processo de licenciamento ambiental e deve ser objeto de projeto específico, intitulado "Programa de Educação Patrimonial".

2. Todo o projeto de educação patrimonial deverá ser elaborado e ministrado por profissionais com experiência comprovada.

3. O projeto "Programa de Educação Patrimonial" deverá ser apresentado a partir dos resultados contidos nos relatórios finais de Diagnóstico dos bens de interesse cultural. Este deverá, portanto, propor ações educativas que contemplem todas as áreas técnicas estudadas.

4. Toda ação dos atores envolvidos nas pesquisas de licenciamento ambiental, seja com as populações locais, seja com trabalhadores das obras, ou mesmo com o empreendedor, deverá ser norteada pelos princípios da educação patrimonial.

PORTARIA INTERMINISTERIAL Nº 423, DE 26 DE OUTUBRO DE 2011

Institui o Programa de Rodovias Federais Ambientalmente Sustentáveis para a regularização ambiental das rodovias federais.

A MINISTRA DE ESTADO DO MEIO AMBIENTE e o MINISTRO DE ESTADO DOS TRANSPORTES, no uso das atribuições que lhe conferem os incisos I e II do parágrafo único do art. 87 da Constituição, resolvem:

Art. 1º Esta Portaria institui o Programa de Rodovias Federais Ambientalmente Sustentáveis-PROFAS, para a regularização ambiental das rodovias federais pavimentadas que não possuem licença ambiental.

§1º Esta Portaria se aplica às rodovias federais administradas pelo Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes - DNIT, às delegadas aos Estados, Distrito Federal e Municípios pela Lei nº 9.277, de 10 de maio de 1996, e às concedidas integrantes do Sistema Federal de Viação previsto na Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973.

§2º Os procedimentos específicos de regularização ambiental, previstos nesta Portaria, somente se aplicam aos empreendimentos que entraram em operação até a data de sua publicação.

§3º As rodovias que já se encontram com processo de regularização em curso poderão se adequar às disposições desta Portaria, sem prejuízo dos cronogramas já estabelecidos, quando pertinente.

CAPÍTULO I DAS DEFINIÇÕES

Art. 2º Para os fins previstos nesta Portaria, considera-se:

I - manutenção de rodovias pavimentadas - processo sistemático e contínuo de correção, devido a condicionamentos cronológicos ou decorrentes de eventos supervenientes a que deve ser submetida uma rodovia pavimentada, no sentido de oferecer permanentemente ao usuário, tráfego econômico, confortável e seguro, por meio das ações de conservação, recuperação e restauração realizadas nos limites da sua faixa de domínio;

II - conservação de rodovias pavimentadas - conjunto de operações rotineiras, periódicas e de emergência, que têm por objetivo preservar as características técnicas e operacionais do sistema rodoviário e suas instalações físicas, proporcionando conforto e segurança aos usuários;

III - recuperação de rodovias pavimentadas - conjunto de operações aplicadas às rodovias com pavimento desgastado ou danificado, com objetivo de recuperar sua funcionalidade e promover o retorno das boas condições da superfície de rolamento e de trafegabilidade, por meio de intervenções de reforço, reciclagem ou reconstrução do pavimento, e de recuperação, complementação ou substituição dos componentes da rodovia;

IV - restauração de rodovias pavimentadas - conjunto de operações aplicadas às rodovias com pavimento desgastado ou danificado, com o objetivo de restabelecer suas características técnicas originais ou de adaptar às condições de tráfego atual, prolongando seu período de vida útil, por meio de intervenções de reforço, reciclagem ou reconstrução do pavimento, bem como de recuperação, complementação, ou substituição dos componentes da rodovia;

V - melhoramento em rodovias pavimentadas - conjunto de operações que modificam as características técnicas existentes ou acrescentam características novas à rodovia já pavimentada, nos limites de sua faixa de domínio, para adequar sua capacidade a atuais demandas operacionais, visando a assegurar um nível superior de segurança do tráfego por meio de intervenção na sua geometria, sistema de sinalização e segurança e adequação ou incorporação de elementos nos demais componentes da rodovia;

VI - ampliação da capacidade de rodovias pavimentadas - conjunto de operações que resultam no aumento da capacidade do fluxo de tráfego da rodovia pavimentada existente, compreendendo a duplicação rodoviária integral ou parcial, construção de multifaixas e implantação ou substituição de obras de arte especiais para duplicação;

VII - faixa de domínio - área de utilidade pública delimitada pelo órgão responsável pela rodovia e constituída por pistas de rolamento, obras de arte especiais, acostamentos, dispositivos de segurança, sinalização, faixa lateral de segurança, vias e ruas laterais, vias arteriais locais e coletoras, demais equipamentos necessários à manutenção, fiscalização, monitoramento, vigilância e controle, praças e demais estruturas de atendimento aos usuários;

VIII - operações rotineiras ou periódicas - operações que têm por objetivo evitar o surgimento ou agravamento de defeitos, bem como manter os componentes da rodovia em boas condições de segurança e trafegabilidade;

IX - operações de emergência - operações que se destinam a recompor, reconstruir ou restaurar trechos e obras de arte especiais que tenham sido seccionados, obstruídos ou danificados por evento extraordinário ou catastrófico, que ocasiona a interrupção do tráfego ou coloca em flagrante risco seu desenvolvimento;

X - passivo ambiental rodoviário - conjunto de alterações ambientais adversas decorrentes de:

a) construção, conservação, restauração ou melhoramentos na rodovia, capazes de atuar como fatores de degradação ambiental, na faixa de domínio ou fora desta, bem como de irregular uso e ocupação da faixa de domínio;

b) exploração de áreas de "bota-foras", jazidas ou outras áreas de apoio; e

c) manutenção de drenagem com o desenvolvimento de processos erosivos originados na faixa de domínio;

XI - plataforma da rodovia - faixa compreendida entre as extremidades dos cortes e dos aterros, incluindo os dispositivos necessários à drenagem.

§1º No conceito de conservação de que trata o inciso II do caput, estão incluídos os serviços de:

I - limpeza, capina e roçada da faixa de domínio;

II - remoção de barreiras de corte;

III - recomposição de aterros;

IV - estabilização de taludes de cortes e aterros;

V - limpeza, reparos, recuperação e substituição de estruturas e muros de contenção;

VI - tapa-buracos;

VII - remendos superficiais e profundos;

VIII - reparos, recomposição e substituição de camadas granulares do pavimento, do revestimento betuminoso ou das placas de concreto da pista e dos acostamentos;

IX - reparos, substituição e implantação de dispositivos de sinalização horizontal e vertical;

X - reparos, substituição e implantação de dispositivos de segurança;

XI - limpeza, reparos, substituição e implantação de dispositivos de drenagem, tais como bueiros, sarjetas, canaletas, meio-fio, descidas d'água, entradas d'água, boca de lobo, bocas e caixas de bueiros, dissipadores de energia, caixas de passagem, poços de visita, drenos; e

XII - limpeza, reparos e recuperação de obras de arte especiais, tais como pontes, viadutos, passarelas, túneis, e cortinas de concreto.

§2º No conceito de restauração, previsto no inciso IV do caput, estão incluídos os serviços de:

I - estabilização de taludes de cortes e aterros;

II - recomposição de aterros;

III - tapa-buracos;

IV - remendos superficiais e profundos;

V - reparos, recomposição e substituição de camadas granulares do pavimento, do revestimento betuminoso ou das placas de concreto da pista e dos acostamentos;

VI - reparos, substituição e implantação de dispositivos de sinalização horizontal e vertical;

VII - recuperação, substituição e implantação de dispositivos de segurança;

VIII - recuperação, substituição e implantação de dispositivos de drenagem, tais como bueiros, sarjetas, canaletas, meio-fio, descidas d'água, entradas d'água, bocas de lobo, bocas e caixas de bueiros, dissipadores de energia, caixas de passagem, poços de visita e drenos;

IX - recuperação de obras de arte especiais, tais como pontes, viadutos, passarelas, túneis e cortinas de concreto; e

X - recuperação ou substituição de estruturas e muros de contenção.

§3º No conceito de melhoramento de que trata o inciso V do caput, estão incluídos os serviços de:

I - alargamento da plataforma da rodovia para implantação de acostamento e de 3ª faixa em acíves;

II - estabilização de taludes de cortes e aterros;

III - recomposição de aterros;

IV - implantação de vias marginais em travessias urbanas;

V - substituição ou implantação de camadas granulares do pavimento, do revestimento betuminoso ou placas de concreto, da pista e acostamentos;

VI - implantação ou substituição de dispositivos de sinalização horizontal e vertical;

VII - implantação ou substituição de dispositivos de segurança;

VIII - implantação ou substituição de dispositivos de drenagem, tais como bueiros, sarjetas, canaletas, meio-fio, descidas d'água, entradas d'água, bocas de lobo, bocas e caixas de bueiros, dissipadores de energia, caixas de passagem, poços de visita e drenos;

IX - implantação, substituição ou alargamento de obras de arte especiais, tais como pontes, viadutos, passarelas, túneis e cortinas de concreto; e

X - implantação ou substituição de estruturas e muros de contenção.

CAPÍTULO II DA REGULARIZAÇÃO AMBIENTAL

Art. 3º Fica instituído o Programa de Rodovias Federais Ambientalmente Sustentáveis-PROFAS, com a finalidade de promover a elaboração e execução dos projetos e atividades necessárias para a regularização ambiental das rodovias federais pavimentadas que não possuam licença ambiental.

Parágrafo único - Compete ao DNIT promover o planejamento, execução e articulação institucional do PROFAS.

Art. 4º Os responsáveis pelas rodovias federais pavimentadas e em operação, que estejam sem as respectivas licenças ambientais, terão o prazo máximo de trezentos e sessenta dias para firmar Termo de Compromisso com o Ibama, nos termos do Anexo I, com o fim de apresentar, de acordo com o cronograma estabelecido no art. 6º, os Relatórios de Controle Ambiental-RCAs, que subsidiarão a regularização ambiental, por meio das respectivas Licenças de Operações-LOs.

§1º O prazo máximo de trezentos e sessenta dias para firmar o Termo de Compromisso será atendido conforme as etapas estabelecidas nos incisos I a III do caput do art. 6º, de acordo com o seguinte cronograma:

I - de até cento e vinte dias para as rodovias previstas no inciso I do caput do art. 6º;

II - de até duzentos e quarenta dias para as rodovias previstas no inciso II do caput do art. 6º; e

III - de até trezentos e sessenta dias para as rodovias previstas no inciso III do caput do art. 6º.

§2º A assinatura do termo de compromisso suspende as sanções administrativas ambientais já aplicadas pelo Ibama e impede novas autuações, quando relativas à ausência da respectiva licença ambiental.

§3º O disposto no §2º não impede a aplicação de sanções administrativas ambientais pelo descumprimento do próprio termo de compromisso.

§4º No termo de compromisso deverá constar previsão no sentido de que as informações atualizadas relativas à regularização e gestão ambiental estejam disponíveis na rede mundial de computadores.

Art. 5º O RCA deverá considerar as interações entre os meios biótico, físico e socioeconômico, e ser composto por um diagnóstico ambiental, pelo levantamento do passivo ambiental rodoviário, e pelos seguintes programas e planos, quando couber:

I - Programa de Prevenção, Monitoramento e Controle de Processos Erosivos;

II - Programa de Monitoramento de Fauna;

III - Programa de Recuperação de Áreas Degradadas;

IV - Programa de Mitigação dos Passivos Ambientais;

V - Programa de Gerenciamento de Riscos e Planos de Ação de Emergência -PAE;

VI - Programa de Educação Ambiental e Programa Comunicação Social; e

VII - Plano de Gestão Ambiental.

Parágrafo único. O Ibama, em decisão motivada, poderá alterar os programas e planos componentes do relatório de controle ambiental, se as peculiaridades locais assim o exigirem.

Art. 6º Para fins de cumprimento da presente Portaria, as rodovias incluídas no PROFAS terão seus relatórios de controle ambiental apresentados no prazo máximo de vinte anos, em três etapas:

I - Primeira Etapa, compreendendo 15.000 km até o 6º ano, constituídos por rodovias que apresentam maior volume de tráfego;

II - Segunda Etapa, compreendendo 35.000 km até o 13º ano, cumulativamente, constituídos pelas rodovias referidas no inciso I do caput e por rodovias prioritárias para o escoamento da produção; e

III - Terceira Etapa, compreendendo 55.000 km até o 20º ano, cumulativamente, constituídos pelas rodovias referidas nos incisos I e II do caput e pelos demais trechos de rodovias, para completar a malha rodoviária federal pavimentada.

Art. 7º A regularização ambiental de que trata esta Portaria será realizada sem prejuízo das responsabilidades administrativa e cível dos responsáveis pelas rodovias federais pavimentadas e em operação.

Art. 8º. A partir da assinatura do Termo de Compromisso e dentro do seu período de vigência, ficam autorizadas nas rodovias federais pavimentadas e em suas faixas de domínio, desde que previamente informado ao Ibama:

I - as atividades de manutenção e melhoramento, contemplando conservação, recuperação e restauração; e

II - as supressões de vegetação, desde que objetivem a segurança e a trafegabilidade da rodovia a ser regularizada, excluídas as supressões de rendimentos lenhosos, de áreas consideradas de preservação permanente - APP, sem prejuízo do respeito aos casos específicos de proteção ambiental previstos na legislação.

Art. 9º. A implantação, a duplicação ou a ampliação de capacidade das rodovias federais, fora da faixa de domínio existente, seguirá o procedimento ordinário de licenciamento ambiental, conforme legislação vigente.

Art. 10. Esta Portaria entra em vigor na data de sua publicação.

IZABELLA TEIXEIRA

Ministra de Estado do Meio Ambiente

PAULO SÉRGIO PASSOS

Ministro de Estado dos Transportes

ANEXO I

MODELO DE TERMO DE COMPROMISSO

TERMO DE COMPROMISSO QUE CELEBRAM ENTRE SI O INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS-IBAMA E O DEPARTAMENTO NACIONAL DE INFRA-ESTRUTURA DE TRANSPORTES-DNIT, OBJETIVANDO O LICENCIAMENTO AMBIENTAL CORRETIVO NECESSÁRIO À REGULARIZAÇÃO AMBIENTAL DE RODOVIAS FEDERAIS SEM LICENÇA AMBIENTAL, ESPECIFICAMENTE DA RODOVIA FEDERAL BR [NO DA BR]

O Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis-Ibama, neste ato designado compromitente e doravante denominado Ibama, Autarquia Federal do Regime Especial, criado pela Lei nº 7.735, de 22 de fevereiro de 1989, inscrito no CNPJ sob o nº 03.859.166/0001-02, representado por seu Presidente [NOME DO PRESIDENTE], residente e domiciliado em Brasília/DF, com carteira de identidade RG nº [000000000000], inscrito no CPF/MF sob o nº [000.000.000-00], designado pelo(a) [TIPO DE ATO] no [NÚMERO E DATA DO ATO], publicado no Diário Oficial da União de [E DATA DA PUBLICAÇÃO DO ATO], e no uso das atribuições que lhe confere o art. 24 do Anexo I do Decreto nº 4.756, de 20 de junho de 2003, que aprovou a Estrutura Regimental do Ibama, e o art. 80 do Regimento Interno aprovado pela Portaria GM/MMA nº 230, de 14 de maio de 2002, republicada no Diário Oficial da União de 21 de junho de 2002; e o Departamento Nacional de Infra-estrutura de Transportes, neste ato designado compromissário e doravante denominado DNIT, criado pela Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, inscrito no CNPJ sob o nº 04.892.707/0001-00, representado por seu Diretor-Geral [NOME DO DIRETOR-GERAL], residente e domiciliado em Brasília/DF, com carteira de identidade RG nº [000000000000], inscrito no CPF/MF sob o nº [000.000.000-00], designado pelo(a) [TIPO DE ATO] no [NÚMERO E DATA DO ATO], publicado no Diário Oficial da União de [E DATA DA PUBLICAÇÃO DO ATO], no uso das atribuições previstas no art. 21, inciso III da Estrutura Regimental do DNIT, aprovada pelo Decreto nº 5.765, de 27 de abril de 2006, em conjunto e ora denominados partes e,

CONSIDERANDO o Programa de Rodovias Federais Ambientalmente Sustentáveis-PROFAS, instituído com a finalidade de promover a elaboração e execução dos projetos e atividades necessárias para a regularização ambiental das rodovias federais pavimentadas sem licença ambiental, no intuito de compatibilizar a necessidade de sua operação e manutenção às normas ambientais vigentes, resolvem celebrar o presente TERMO DE COMPROMISSO, sob as cláusulas e condições seguintes:

**CLÁUSULA PRIMEIRA - DO OBJETO**

O presente Termo de Compromisso tem por objeto estabelecer os critérios, os procedimentos e as responsabilidades de forma a promover o licenciamento ambiental corretivo da Rodovia Federal BR [No DA BR]

Parágrafo Primeiro. O DNIT elaborará o Relatório de Controle Ambiental-RCA, para a Rodovia Federal BR [No DA BR], conforme Modelo previsto nos atos normativos pertinentes e Termo de Referência específico, consolidado em conjunto com o Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis-Ibama.

Parágrafo Segundo. [quando couber] Estão excluídos do objeto deste TERMO os segmentos da rodovia [XXXXXX] com Licenças Ambientais emitidas até o momento pelos Órgãos Estaduais/Municipais de Meio Ambiente, referentes aos segmentos entre [XXXXXX]

Parágrafo Terceiro. A assinatura deste TERMO suspende a aplicação de sanções administrativas ambientais disciplinadas pelo Decreto nº 6.514, de 22 de julho de 2008, quando relativas à ausência da respectiva licença ambiental.

CLÁUSULA SEGUNDA - DOS COMPROMISSOS DO IBAMA

I - emitir a Licença de Operação para a regularização ambiental da BR [No DA BR] após a apresentação e análise do respectivo RCA, no prazo previsto nos atos normativos pertinentes;

II - analisar e emitir pareceres, relatórios e notas técnicas, contendo apreciação técnica da documentação apresentada pelo DNIT e requisitada neste TERMO, encaminhando cópias dessas análises ao mesmo para conhecimento e adequações;

III - após análise técnica e em caso de adequação aos itens deste TERMO, aprovar as medidas mitigatórias propostas pelo DNIT, contidas nos Programas Ambientais, autorizando a execução das respectivas ações, de acordo com cronograma acordado entre as partes;

IV - orientar e supervisionar a execução das ações realizadas pelo DNIT e acordadas neste TERMO, avaliando seus resultados e reflexos;

V - realizar vistorias técnicas periódicas de acompanhamento nos trechos da rodovia onde estejam previstas medidas de mitigação e de execução das ações e projetos propostos, avaliando a efetividade das ações realizadas pelo DNIT; e

VI - notificar o DNIT sobre as irregularidades acaso verificadas quanto à execução das medidas e Programas Ambientais previstas neste TERMO.

CLÁUSULA TERCEIRA - DOS COMPROMISSOS DO DNIT

I - elaborar o Relatório de Controle Ambiental-RCA, para a rodovia federal BR [No DA BR] conforme Modelo previsto nos atos normativos pertinentes e Termo de Referência específico, consolidado em conjunto com o Ibama;

II - apresentar o RCA e requerer ao Ibama no prazo previsto nos atos normativos pertinentes, a licença de operação corretiva da rodovia federal sob sua jurisdição para regularização ambiental da rodovia;

III - executar, após a aprovação técnica do Ibama, os Planos e Programas Ambientais previstos no RCA da rodovia; e

IV - enviar ao Ibama, os documentos, Planos e Programas Ambientais para subsidiar as análises técnicas referentes à Licença de Operação da rodovia.

CLÁUSULA QUARTA - DA PRESTAÇÃO DE CONTAS
O DNIT procederá o envio de relatórios a respeito do cumprimento deste TERMO, escrevendo a fase de implementação em andamento, de acordo com o cronograma aprovado pelo Ibama.

CLÁUSULA QUINTA - DO ACOMPANHAMENTO E FISCALIZAÇÃO

Fica assegurado ao Ibama, a qualquer tempo, o acompanhamento e verificação do andamento dos trabalhos e cumprimento das obrigações assumidas neste TERMO, cabendo a esse Instituto a adoção das medidas e sanções administrativas necessárias para a implementação do mesmo.

O DNIT prestará todo o apoio aos técnicos do Ibama, acompanhando vistorias à rodovia e sua faixa de domínio e prestando informações que sejam solicitadas, bem como enviando documentos comprobatórios do atendimento desse TERMO.

As disposições do presente TERMO não excluem a possibilidade de imposição de sanções administrativas pelo Ibama ao DNIT ou às suas empreiteiras contratadas, em caso do cometimento de infrações às normas ambientais vigentes.

CLÁUSULA SEXTA - DA INADIMPLÊNCIA

O Ibama comunicará formalmente ao DNIT das ações a serem tomadas, ao verificar o descumprimento das obrigações constantes deste TERMO, estabelecendo prazos máximos para a devida adequação.

No acompanhamento e fiscalização do atendimento deste TERMO, o Ibama adotará as medidas e sanções administrativas previstas no Decreto 6514/08 e alterações, ou outras normais legais aplicáveis.

Concomitantemente ao disposto no inciso II acima, o descumprimento por parte do DNIT do disposto no inciso I desta Cláusula, bem como dos prazos e obrigações sob sua responsabilidade e constantes deste TERMO, importará cumulativamente na:

I - obrigação de reparação de eventual dano ambiental decorrente do descumprimento deste instrumento; e

II - execução judicial das obrigações nele estipuladas.

CLÁUSULA SÉTIMA - DA VIGÊNCIA

O presente TERMO, com eficácia de título executivo extrajudicial produzirá efeitos legais a partir de sua assinatura e terá vigência até a emissão da Licença de Operação por parte do Ibama.

CLÁUSULA OITAVA - DA ALTERAÇÃO DAS CONDIÇÕES PACTUADAS

O presente TERMO poderá ser alterado através de Termo Aditivo, mediante expressa concordância das partes.

As partes poderão, diante de novas informações, ou se assim as circunstâncias o exigirem, propor a revisão ou a complementação dos compromissos ora firmados, baseados em critérios técnicos ou novas informações que justifiquem tais alterações.

CLÁUSULA NONA - DA PUBLICIDADE

Compete ao DNIT proceder à publicação do extrato do presente TERMO, no prazo de até 30 (trinta) dias, a contar da sua celebração, no Diário Oficial da União.

CLÁUSULA DÉCIMA - DO FORO

Para dirimir quaisquer questões decorrentes deste Termo Aditivo, que não possam ser resolvidas pela mediação administrativa, as partes elegem o foro da Justiça Federal, Seção Judiciária do Distrito Federal competente.

CLÁUSULA DÉCIMA PRIMEIRA - DAS DISPOSIÇÕES FINAIS

As partes declaram e reconhecem para os devidos fins que o presente TERMO possui caráter negocial e está sendo firmado de comum acordo com o intuito de promover a adequação do licenciamento ambiental das rodovias federais.

O presente TERMO, depois de aprovado por todas as partes envolvidas, e perante as testemunhas abaixo listadas, segue assinado em 02 (duas) vias de igual teor e forma, para os devidos fins e efeitos legais.

ANEXO II**TERMO DE REFERÊNCIA DE RELATÓRIO DE CONTROLE AMBIENTAL PARA REGULARIZAÇÃO DE RODOVIAS - RCA****INTRODUÇÃO**

O presente Termo de Referência tem como objetivo estabelecer um referencial, em nível nacional, para a elaboração do Relatório de Controle Ambiental - RCA para Rodovias pavimentadas, visando à regularização ambiental desses empreendimentos.

O IBAMA poderá incluir ou excluir informações em função das especificidades do empreendimento, da região e legislação local ou pertinente, desde que adequadamente justificadas.

O Relatório de Controle Ambiental deverá contemplar um diagnóstico a ser desenvolvido com base nas informações levantadas acerca dos fatores ambientais na sua área de influência; identificar, analisar e avaliar os impactos ambientais decorrentes do empreendimento, bem como propor medidas mitigadoras e planos e programas de monitoramento e controle dos impactos e passivos ambientais identificados.

1. IDENTIFICAÇÃO DO EMPREENDEDOR**1.1. Identificação do empreendedor:**

Nome ou razão social;
Número do CNPJ e Registro no Cadastro Técnico Federal;
Endereço completo (fone, fax e e-mail)
Representantes legais (nome, endereço, fone, fax e e-mail);
Pessoa de contato (nome, endereço, fone, fax e e-mail).

1.2. Identificação da empresa responsável pelos estudos

Nome ou razão social;
Número do CNPJ e Registro no Cadastro Técnico Federal;
Endereço completo, (fone, fax e-mail);
Representantes legais (nome, Cadastro Técnico Federal, endereço, fone, fax e e-mail);
Pessoa de contato (nome, Cadastro Técnico Federal, endereço, fone, fax e e-mail);
ART da empresa.

1.3. Dados da equipe técnica multidisciplinar (Relacionar e identificar os profissionais responsáveis pela elaboração do RCA):

Nome;
Formação profissional;
Número do registro no respectivo Conselho de Classe, quando couber;
Número do Cadastro Técnico Federal;
ART, quando couber.
Observação:

Cada membro da equipe deverá rubricar, em uma cópia do Relatório de Controle Ambiental - RCA, as páginas de sua responsabilidade técnica.

Os membros da equipe consultora deverão assinar o RCA na página de identificação da equipe multidisciplinar. Já o coordenador do estudo deverá, adicionalmente, rubricar todas as páginas do estudo.

Os profissionais que subscrevem os estudos e projetos, que integram os processos de licenciamento ambiental, serão responsáveis pelas informações apresentadas, sujeitando-se às sanções administrativas, civis e penais.

2. DADOS DO EMPREENDIMENTO**2.1. Identificação do Empreendimento**

Nome;
Município(s) e UF(s).
2.2. Caracterização do Empreendimento
Localização georreferenciada em mapa de toda a rodovia, em escala a ser acordada;
Extensão;
Relevo do terreno;

Seção transversal esquemática (dimensões do off-set, faixa de domínio, etc) em toda a sua extensão (velocidade diretriz, rampas máximas, raio de curvatura mínimo, etc).
Largura da faixa de domínio;
VDM, com percentuais de veículos leves, ônibus e caminhões;

Localização georreferenciada e identificação das obras de arte especiais e cruzamentos com outras rodovias e outros modais;

Localização e descrição sucinta dos melhoramentos propostos, quando couber;

Apresentar caracterização, projetos-tipo e mapeamento georreferenciado das unidades de apoio previstas e seus acessos, quando couber;

Apresentar os sistemas de segurança e de sinalização.

3. ÁREA DE INFLUÊNCIA DO EMPREENDIMENTO

O Relatório de Controle Ambiental deverá definir os limites das áreas de influência, direta ou indireta do empreendimento, considerando-se as características dos meios físico, biótico e socioeconômico, bem como o alcance dos impactos, dando ênfase à sua proximidade com as áreas protegidas por legislação específica.

Para a definição do limite geográfico de cada uma das áreas devem ser considerados, também, os fatores ambientais que compõem a paisagem; os empreendimentos existentes; o uso e ocupação do solo; programas e projetos previstos, em andamento ou já desenvolvidos na região.

A definição dos limites das áreas de influência deve ser justificada, observando-se que, para fatores ambientais específicos, os limites podem ser diferentes e sujeitos à revisão com base na identificação e na abrangência dos impactos.

As áreas de influência direta e indiretamente pelo empreendimento deverão ser mapeadas.

3.1. Área de Influência Direta-AID

É a área cuja incidência dos impactos da operação do empreendimento ocorreu de forma direta sobre os recursos ambientais, modificando a sua qualidade ou diminuindo seu potencial de conservação ou aproveitamento. A rede de relações sociais, econômicas e culturais afetadas pelo empreendimento deve ser considerada na sua delimitação.

A área de influência direta será delimitada, considerando-se:

A faixa de domínio da rodovia;
As áreas destinadas às estruturas de apoio;
As áreas de jazidas, empréstimo e bota-fora, quando couber;

Os acessos existentes e projetados;
As áreas contínuas de relevante importância ecológica;
Cidades e vilas residenciais que servem como apoio logístico ao empreendimento, bem como as áreas das comunidades e propriedades diretamente interceptadas;

Outras áreas que sofreram alterações decorrentes da ação direta do empreendimento, a serem identificadas no decorrer dos estudos.

3.2. Área de Influência Indireta-AII

É a área afetada pelos impactos indiretos da operação do empreendimento, abrangendo os meios físico, biótico e socioeconômico e inclui os ecossistemas e o sistema socioeconômico impactados por alterações ocorridas na área de influência direta.

A delimitação da AII circunscreve a AID e deve considerar, entre outros:

O alcance dos impactos associados às características do empreendimento;
As micro bacias;

Os fragmentos e remanescentes florestais, UCs, Áreas prioritárias para conservação, área de vida para espécies protegidas, ameaçadas de extinção, raras, endêmicas;

As características urbano-regionais;

As alterações na dinâmica de uso e ocupação do solo, na dinâmica dos núcleos urbanos e na dinâmica do transportes regional.

4. DIAGNÓSTICO AMBIENTAL

O diagnóstico deve traduzir a dinâmica ambiental das áreas de influência da rodovia. Deve apresentar a descrição dos fatores ambientais e permitir a correta identificação e avaliação dos impactos ambientais decorrentes da operação do empreendimento.

Deve subsidiar a análise integrada, multi e interdisciplinar, e possibilitar a gestão ambiental do empreendimento.

As informações relativas às áreas de influência podem ser baseadas em dados secundários, desde que sejam atuais e possibilitem a compreensão sobre os temas em questão, sendo complementadas, quando necessário, com dados primários.

Todas as bases e metodologias utilizadas devem ser claramente especificadas, referenciadas, justificadas e apresentadas de forma detalhada, junto ao tema.

Os resultados dos estudos e levantamentos com vistas a compor o diagnóstico ambiental da área de influência do empreendimento abrangerão os aspectos abaixo relacionados:

1. Meio Físico**Clima e Condições meteorológicas**

Caracterização climático-meteorológica resumida da região em que se insere o empreendimento, considerando a ocorrência de eventos extremos.

Apresentar tabelas e gráficos com as médias históricas e com as médias recentes dos parâmetros meteorológicos ao longo dos meses do ano, com ênfase pluviosidade e regime de ventos (direção e velocidade), indicando as fontes dos dados apresentados.

Geologia

Apresentar mapeamento da geologia regional, abrangendo a área de influência indireta.

Apresentar a identificação e localização geográfica prevista das possíveis jazidas utilizadas ou a serem utilizadas para realização de demais obras necessárias ao empreendimento, para os casos em que o material seja proveniente de jazidas não comerciais, quando couber.

Apresentar as características geotécnicas dos pontos notáveis atingidos diretamente pelas rodovias, mediante o uso de parâmetros de mecânica de rochas e solos e as interferências destas em relação ao empreendimento (propensão à erosão, taludes instáveis, travessias de regiões com solos hidromórficos, travessias de cursos d'água, etc.).

Geomorfologia
Apresentar as unidades geomorfológicas compreendendo as formas e a dinâmica de relevo, e indicar a presença ou a propensão à erosão, assoreamento e inundações sazonais.

Solos
Descrever e mapear as classes de solo, (de acordo com o Sistema de Classificação da Empresa Brasileira de Pesquisa Agropecuária - EMBRAPA - 1999 e 2006).

Hidrologia
Levantamento e mapeamento do sistema hidrográfico, informando a localização e caracterização básica dos corpos d'água atravessados pelo empreendimento, com identificação dos mananciais de abastecimento público, bem como de outros usos preponderantes.

Apresentar mapeamento e informações básicas sobre níveis, frequência e duração de cheias.

Avaliar a ocorrência de processos erosivos e de assoreamento, e suas implicações decorrentes das retenções e das descargas de águas pluviais, e sua interferência na dinâmica fluvial.

Cavidades
Apresentar levantamento das cavidades naturais, com base em dados secundários.

2. Meio Biótico
Os estudos realizados para o diagnóstico do meio biótico devem ser apresentados de forma clara e objetiva.

Caracterizar os ecossistemas nas áreas atingidas pelo empreendimento, sua distribuição e relevância biogeográfica, identificando a rede hidrográfica.

Caracterizar a cobertura vegetal na área de influência do empreendimento, apresentando:

- Identificação e mapeamento das fitofisionomias; e
- Lista de ocorrência de espécies da flora, informando: Ordem, família, nome científico, nome vulgar; e

Estado de conservação, considerando as listas oficiais de espécies ameaçadas, tendo como referência: CITES, IUCN, MMA, estaduais e municipais.

Identificar as Unidades de Conservação no âmbito federal, estadual e municipal, os corredores ecológicos, com base em ecologia de paisagem, as áreas protegidas por legislação específica, localizadas na área de influência do empreendimento e as respectivas distâncias em relação à rodovia.

Mapear e apresentar relação das Áreas Prioritárias para Conservação formalmente identificadas pelos governos federal, estadual e municipal.

Caracterizar, com base em dados secundários, incluindo os planos de manejo de unidades de conservação, as populações faunísticas e suas respectivas distribuições espacial e sazonal, com especial atenção às espécies ameaçadas de extinção, raras, endêmicas e migratórias, e identificar áreas potenciais para servirem como corredores e refúgio de fauna.

3. Meio Socioeconômico
O estudo abrangerá as áreas de influência direta e indireta do empreendimento de forma a demonstrar os efeitos sociais e econômicos decorrentes da sua operação e as suas interações com os fatores ambientais, passíveis de alterações relevantes pelos efeitos do empreendimento.

Quando procedente, as variáveis estudadas no meio socioeconômico deverão ser apresentadas em séries históricas representativas, visando à avaliação de sua evolução temporal.

Os levantamentos devem ser complementados pela produção de mapas temáticos, inclusão de dados estatísticos, utilização de desenhos esquemáticos, croquis e fotografias.

Relacionar os municípios diretamente afetados pelo empreendimento, apresentando os dados de geografia humana disponíveis, a caracterização do uso e ocupação do solo da AID e a caracterização da economia regional.

Identificar os principais problemas/conflitos socioambientais da região destacando possíveis conflitos de uso, atores sociais envolvidos, inter-relações com as atividades rodoviárias.

Identificar a existência de povos e comunidades tradicionais (definidas pelo Decreto nº 6.040/2007), indígenas e quilombolas, apresentando a distância entre essas e o empreendimento.

Identificar os pontos de interesse para o patrimônio arqueológico, histórico e cultural existente na área de influência, com base em dados secundários.

5. PASSIVO AMBIENTAL
Deverão ser identificadas, descritas (fichas de identificação de passivos com relatório fotográfico e croquis/representações) e devidamente localizadas (listagem de coordenadas e mapas em escala adequada), no mínimo, as seguintes situações de passivos ambientais resultantes da implantação e operação da rodovia:

Meio Físico (possíveis áreas contaminadas; jazidas ou áreas de mineração, empréstimos, bota-foras ou outras áreas de apoio abandonadas ou não-recuperadas; processos erosivos em desenvolvimento; interferências sobre drenagem fluvial);

Meio Biótico (Áreas de Preservação Permanente suprimidas, fauna impactada em função de atropelamento).

Meio Socioeconômico: levantamento das ocupações irregulares existentes na faixa de domínio, e identificação dos pontos críticos para a segurança dos usuários e comunidades lindeiras.

Observação: a existência de passivos ambientais implicará na obrigatoriedade de apresentar programa de recuperação dos mesmos.

6. IDENTIFICAÇÃO E AVALIAÇÃO DE IMPACTO AMBIENTAL

Deverão ser identificadas as ações impactantes e analisados os impactos ambientais nos meios físico, biótico e socioeconômico, relativos à operação do empreendimento.

Os impactos serão avaliados nas áreas de influências definidas para cada um dos meios estudados e caracterizados no diagnóstico ambiental, considerando suas propriedades cumulativas e sinérgicas e a distribuição dos ônus e benefícios sociais.

Na avaliação dos impactos sinérgicos e cumulativos deverão ser considerados os usos socioeconômicos existentes nas áreas de influência direta e indireta, de forma a possibilitar o planejamento e integração efetiva das medidas mitigadoras.

7. PLANO BÁSICO DE REGULARIZAÇÃO AMBIENTAL-PBRA

Os Programas a serem detalhados deverão observar as posições da presente Portaria.

Os programas de controle ambiental deverão considerar: o componente ambiental afetado; o caráter preventivo ou corretivo; a definição de responsabilidades e o cronograma de execução das medidas, hierarquizando-as em termos de curto, médio e longo prazo.

Os programas deverão ter caráter executivo e conter: objetivos, justificativas, público-alvo, cronograma de implantação e inter-relação com outros programas.

PORTARIA INTERMINISTERIAL MMA/SEP/PR Nº 425, DE 26 DE OUTUBRO DE 2011

Institui o Programa Federal de Apoio à Regularização e Gestão Ambiental Portuária - PRGAP de portos e terminais portuários marítimos, inclusive os outorgados às Companhias Docas, vinculadas à SEP/PR.

A MINISTRA DE ESTADO DO MEIO AMBIENTE e o MINISTRO DE ESTADO CHEFE DA SECRETARIA DE PORTOS DA PRESIDÊNCIA DA REPÚBLICA no uso das atribuições e tendo em vista o disposto na Lei nº 6.938, de 31 de agosto de 1981, e considerando as interfaces existentes entre as duas pastas, resolvem:

Art. 1º Fica instituído o Programa Federal de Apoio à Regularização e Gestão Ambiental Portuária - PRGAP de portos e terminais portuários marítimos, inclusive os outorgados às companhias docas, vinculadas à SEP/PR, conforme previsto no ANEXO I do Decreto nº 7.262, de 12 de agosto de 2010.

Parágrafo único. O Programa de que trata esta Portaria se aplica apenas aos portos e aos terminais previstos no caput, que já estejam implantados e em operação sem licença ambiental, excetuadas as obras de ampliação e as atividades de dragagem, que estarão sujeitas a procedimento regular de licenciamento ambiental.

Art. 2º Para os efeitos desta Portaria são estabelecidas as seguintes definições:

I - regularização ambiental: processo integrado de atividades técnicas e administrativas, por meio do qual os portos ou terminais portuários marítimos, implantados e em operação, buscam sua conformidade e regularidade em relação à legislação ambiental vigente, por meio de termo de compromisso com o Ibama;

II - termo de adesão: instrumento jurídico formal de adesão ao PRGAP, a ser elaborado pela Secretaria de Portos da Presidência da República;

III - Relatório de Controle Ambiental - RCA: documento contendo estudos, programas e planos ambientais a serem implementados nos portos ou terminais portuários marítimos que aderirem ao procedimento de regularização descrito no inciso I, de modo a conferir conformidade aos aspectos ambientais relativos à operação portuária; e

IV - área do porto organizado: área compreendida pelas instalações portuárias, tais como ancoradouros, docas, cais, pontes e píeres de atracação e acostagem, terrenos, armazéns, edificações e vias de circulação interna, e também pela infra-estrutura de proteção e acesso aquaviário ao porto, como guias-correntes, quebra-mares, eclusas, canais, bacias de evolução e áreas de fundeio que devam ser mantidas pela administração do porto.

Art. 3º Os portos e terminais portuários previstos no art. 1º terão prazo de cento e vinte dias, contados a partir da edição desta Portaria, para firmar termo de compromisso com o Ibama, com o fim de apresentar, no prazo máximo de setecentos e vinte dias, os Relatórios de Controle Ambiental - RCAs, que subsidiarão a regularização ambiental, por meio das respectivas licenças de operação, observadas as exigências desta Portaria.

§1º A assinatura do termo de compromisso suspende as sanções administrativas ambientais já aplicadas pelo Ibama e impede novas autuações, quando relativas, em ambos os casos, à ausência da respectiva licença ambiental.

§2º O disposto no §1º não impede a aplicação de sanções administrativas ambientais pelo descumprimento do próprio termo de compromisso.

§3º As informações relativas à regularização e gestão ambiental deverão ser periodicamente atualizadas e disponibilizadas no sítio eletrônico dos portos e terminais portuários previstos no art. 1º.

Art. 4º Relativamente às Companhias Docas, vinculadas à SEP/PR, o Programa Federal de Apoio à Regularização e Gestão Ambiental Portuária - PRGAP, tem por objetivo promover e apoiar, de forma continuada, a regularização ambiental dos portos e terminais portuários, no intuito de compatibilizar a necessidade de sua operação e manutenção às normas ambientais vigentes.

§1º A Secretaria de Portos da Presidência da República será a unidade executora do PRGAP, em consonância com suas atribuições de estabelecer e modernizar a política portuária.

§ 2º A participação no PRGAP será efetivada pelas autoridades responsáveis pelos portos e terminais portuários outorgados às Companhias Docas, vinculadas à SEP/PR, por meio da assinatura de termo de adesão perante a Secretaria de Portos da Presidência da República.

§ 3º O termo de adesão ao PRGAP estabelecerá o compromisso formal entre a União, por meio da Secretaria de Portos da Presidência da República, e os portos e terminais portuários aderentes em relação às atribuições e responsabilidades constantes desta Portaria.

§ 4º A formalização do termo de adesão é condição para que os interessados integrem o PRGAP.

§ 5º O prazo limite para adesão ao PRGAP é de três meses após a publicação desta Portaria.

Art. 5º Para efeitos do PRGAP compete:

I - à União, por intermédio da Secretaria de Portos da Presidência da República:

- a) executar e coordenar as ações do Programa;
- b) apoiar as Companhias Docas, vinculadas à SEP, que adotarem o procedimento de regularização de que trata o art. 3º, assegurando suporte necessário;
- c) promover treinamento e capacitação da equipe de que trata a alínea "d" do inciso II deste artigo;
- d) atuar junto aos portos outorgados às Companhias Docas, vinculadas à SEP, que já possuem licença de operação, no sentido de buscar harmonização dos procedimentos e programas de mitigação e controle ambiental;

II - às Companhias Docas, vinculadas à SEP:

- a) aderir ao PRGAP, nos termos estabelecidos nesta Portaria;

- b) executar as medidas integrantes do RCA de cada porto, após sua aprovação pelo IBAMA, com a emissão da respectiva licença de operação;

- c) atender às condicionantes constantes das licenças de operação, conforme cronograma aprovado pelo IBAMA; e

- d) estabelecer, na estrutura organizacional do setor de gestão ambiental e de segurança e saúde no trabalho, a equipe multidisciplinar que receberá treinamento e capacitação para realizar a gestão ambiental do porto.

Art. 6º Esta Portaria entra em vigor na data de sua publicação.

IZABELLA TEIXEIRA

Ministra de Estado do Meio Ambiente

JOSÉ LEÔNIDAS DE MENEZES CRISTINO

Ministro de Estado Chefe da Secretaria de Portos da Presidência da República

PORTARIA Nº 417, DE 25 DE AGOSTO DE 2011

A MINISTRA DE ESTADO DO MEIO AMBIENTE, no uso das atribuições e tendo em vista o disposto na Lei nº 8.112, de 11 de dezembro de 1990, e no Decreto nº 5.707, de 23 de fevereiro de 2006; e considerando a necessidade do fortalecimento da gestão do corpo funcional deste Ministério, resolve:

Art. 1º Estabelecer normas e procedimentos relativos à Política de Desenvolvimento dos Servidores do Ministério do Meio Ambiente.

Art. 2º À Coordenação-Geral de Gestão de Pessoas da Subsecretaria de Planejamento, Orçamento e Administração caberá, no cumprimento ao disposto nesta Portaria, o estabelecimento das orientações complementares, além de dirimir as dúvidas e decidir sobre os casos omissos.

Art. 3º A competência relativa à capacitação é da Divisão de Capacitação, Treinamento e Desenvolvimento da Coordenação-Geral de Gestão de Pessoas.

Art. 4º Esta Portaria entra em vigor na data de sua publicação.

IZABELLA TEIXEIRA

ANEXO

POLÍTICA DE DESENVOLVIMENTO DOS SERVIDORES

Art. 1º São diretrizes da Política de Desenvolvimento dos Servidores do Ministério do Meio Ambiente:

I - promoção de formas, ações e estratégias de aprendizagem que possibilitem ao corpo funcional do Ministério a aquisição e o aprimoramento de competências que agreguem valor à instituição e valor social ao indivíduo, atendendo a padrões de qualidade e produtividade requeridos pela natureza do trabalho e pela missão institucional;

II - contribuição para o crescimento profissional do servidor, por meio do desenvolvimento de atitudes inovadoras e comportamentos proativos dentro de uma perspectiva sistêmica;

III - contribuição para o desenvolvimento do servidor na carreira;

IV - estabelecimento de estratégia para a elaboração de planos anuais de desenvolvimento do servidor;

V - sistematização, avaliação e divulgação dos resultados das ações de desenvolvimento do servidor; e

VI - contribuição para a melhoria contínua da qualidade e da eficiência dos serviços públicos prestados ao cidadão.