

INFORMAÇÃO TÉCNICA Nº 400.000.051/2014 - SULFI/IBRAM

REFERÊNCIA: Processo nº 391.001.098/2009

INTERESSADO: Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis – IBAMA e Departamento de Estradas de Rodagem do Distrito Federal – DER-DF

ASSUNTO: Resposta ao Ofício nº 02001.008946/2014-43 – GABIN/PRESI/IBAMA (encaminhamento do Processo ao IBAMA) e Ofício nº 1030/2014 – DG/DER (orientações quanto à Licitação nº 002/2014), e repasse da Análise preliminar de cunho substancial e epistemológico referente aos aspectos epistemológicos e conclusivos do EIA/RIMA do Anel Viário do DF.

1. INTRODUÇÃO

Esta Informação Técnica foi elaborada no âmbito das obrigações previstas pela Instrução nº 221, de 06 de novembro de 2013, que criou a Comissão Multidisciplinar para análise do Estudo de Impacto Ambiental e Relatório de Impacto Ambiental – EIA/RIMA do Processo nº 391.001.098/2009 que trata do Anel Viário, tendo como interessado direto o DER-DF, IBAMA/DF e SEMARH/GO.

Visa responder ao Ofício nº 02001.008946/2014-43 – GABIN/PRESI/IBAMA, encaminhamento por fim o Processo ao IBAMA, dispondo nele a Análise preliminar de cunho substancial referente aos aspectos epistemológicos e conclusivos do EIA/RIMA. Responde também o Ofício nº 1030/2014 – DG/DER, dando orientações quanto à Licitação nº 002/2014.

No tocante à análise preliminar, em 25 de fevereiro de 2014 foi encaminhada ao DER-DF e à Strata Engenharia Ltda. a Informação Técnica nº 400.000.011/2014 - COLAM/SULFI/IBRAM (fls. 1702-1710 do processo nº 391.001.098/2009). A referida Informação Técnica apresentou um *Checklist* de verificação da pertinência legal do EIA/RIMA do Anel Viário. A análise em questão foi preliminar e deu-se com foco no atendimento ou não dos estudos no tocante às diretrizes estabelecidas na Resolução CONAMA nº 001, de 23 de janeiro de 1986, assim como aos ditames do Termo de Referência (TdR) expedido pelo IBAMA.

Na ocasião de expedição da Informação Técnica nº 400.000.011/2014, foi informado aos interessados que seria realizada posteriormente análise de cunho substancial referente aos aspectos epistemológicos e conclusivos do EIA/RIMA. Tal análise vinha sendo construída paulatinamente pela Comissão Multidisciplinar, entretanto, por meio do Ofício nº 02001.008946/2014-43 GABIN/PRESI/IBAMA (fl. 1748), recebido em resposta aos Ofícios nº 100.001.933/2014 e 100.000.966/2014 - PRESI/IBRAM (fl. 1714 e 1752), que solicitou e reiterou do IBAMA manifestação sobre a competência do licenciamento do Anel Viário, já que este empreendimento contempla áreas do DF e Goiás, o IBAMA concluiu pela competência federal do licenciamento, podendo o IBAMA delega-la ao IBRAM caso haja interesse. Deliberaram todos os membros da Comissão em sua 6ª reunião (ver Ata, fl. 1754) que o licenciamento deveria ser continuado no âmbito federal e também que a análise substancial e epistemológica do EIA/RIMA do Anel Viário do DF deveria ser apensada ao processo de modo preliminar, em formato de Informação Técnica.

Assim, esta Informação Técnica em mãos, além de responder os dois Ofícios informados, também trata de repassar ao IBAMA e ao DER-DF a Análise substancial e epistemológica de modo Preliminar do EIA/RIMA do Anel Viário, podendo o IBAMA aproveitá-la em sua integralidade ou parcialidade, ou até mesmo ignorá-la, conforme melhor julgar.

Folha Nº	1755
Processo Nº	391.001.098/2009
	264.471-1
Assinatura	

[Handwritten signatures and initials]

2. DA ANÁLISE SUBSTANCIAL E EPISTEMOLÓGICA DE MODO PRELIMINAR DO EIA/RIMA

Salvo o último tópico (item 6), os tópicos abaixo se referem à análise substancial e epistemológica de modo preliminar dos estudos apresentados para o Anel Viário do Distrito Federal. A Comissão acredita que o IBAMA pode se beneficiar desta Análise, mesmo sendo preliminar, e assim, resolveu a Comissão pelo repasse da mesma. Para facilitar o aproveitamento parcial ou pleno do mesmo pelo licenciamento do IBAMA, achou-se interessante dar destaque nas partes dela que a Comissão Multidisciplinar não pode concluir. Tais partes estão sublinhadas e destacadas em tom de cinza nos tópicos abaixo.

Deste modo, além do próprio processo físico, os membros da Comissão Multidisciplinar se colocam à disposição para o repasse integral em formato digital desta Informação Técnica e de outros documentos expedidos no âmbito da Comissão, além do processo digitalizado (volume 1 ao 12 até a folha 1662), caso haja interesse do IBAMA, manifestado/solicitado por meio de Ofício.

3. O HISTÓRICO RECENTE DO PROCESSO

Dando continuidade ao histórico completo que consta na Informação Técnica nº 400.000.006/2014 - SULFI/IBRAM (fls. 1681-1687), é abaixo apresentada a continuidade do histórico, minimamente comentada (em negrito, o documento, entre aspas, citações *ipsis literis*). As datas referem-se à expedição dos documentos e não a sua inserção no processo:

Volume 12:

- Em 25/10/2012, **Tabela de processos DER** (fl. 1673). Destaque aos processos nº 190.000.370/2000 – Duplicação da DF-079-EPVP, 391.001.087/2009 – Pavimentação da via de ligação entre a BR-060 e a cidade do Recanto das Emas, 191.000.397/1996 – Duplicação da BR-060 (Engenho das Lajes), 190.000.014/2001 – Duplicação e pavimentação da DF-15 e 391.001.098/2009 – Anel Viário do DF, com vista à prestar informações ao Tribunal de Contas;
- Em 14/10/2013, **Ofício nº 1536/2013 – 5ª PRODEMA** (fl. 1675). Solicita resposta às indagações da 4ª CCR/MPF, referente ao licenciamento do Anel Viário do DF;
- Em 16/05/2012, **Ofício nº 100.000.833/2012 – PRESI/IBRAM** (fl. 1676). Encaminha a Informação Técnica nº 027/2012 – GELAC/COLAM/SULFI (fls. 1677-1679), em atenção ao Ofício nº 2416/2012 – PRDF/MPF, que solicita informações à respeito do atual licenciamento do Anel Viário do DF;
- Em 26/04/2012, **Informação Técnica nº 400.000.006/2014 – SULFI/IBRAM** (fls. 1681-1687). Responde ao quesito formulado no Ofício nº 1536/2013 – 5ª PRODEMA, que indaga sobre a não previsão de exigência de estudos de ictiofauna local e sítios arqueológicos e históricos na área do empreendimento;
- Em 18/11/2013, **Ata da 1ª reunião da Comissão multidisciplinar** para análise do EIA/RIMA do Anel Viário (fl. 1688). Tratou de apresentar o processo do Anel Viário, apresentação e expectativas dos membros e estratégias para boa condução da análise do EIA/RIMA do Anel Viário. Aventou a necessidade de elaboração de uma Avaliação Ambiental Estratégica – AAE no lugar de um EIA/RIMA e da necessidade de responder as indagações do Ministério Público;
- Em 09/12/2013, **Ata da 2ª reunião da Comissão multidisciplinar** para análise do EIA/RIMA do Anel Viário (fl. 1689). Discutiu-se a necessidade de troca de membros da Comissão, informou do projeto de um mega empreendimento adjacente ao Anel Viário, apresentou minuta da resposta ao MP e *checklist* legal do EIA/RIMA, e se informou da

- necessidade de se questionar o IBAMA sobre a competência do licenciamento, já que o Anel Viário envolve áreas do Distrito Federal e do estado do Goiás;
- Em 11/02/2014, **Ata da 3ª reunião da Comissão multidisciplinar** para análise do EIA/RIMA do Anel Viário (fl. 1690). Foi discutido sobre os resultados do *checklist* dos estudos protocolados, coletou-se assinaturas para a resposta ao MP, entregou a versão digital do EIA/RIMA para todos os presentes e discutiu-se sobre a quantidade e locais ideais para realização de Audiências Públicas do empreendimento e ao final da reunião, instrumentalizou-se alguns membros sobre tópicos de editores de textos que facilitam a análise do EIA/RIMA;
 - Em 08/11/2013, **Cópia da pg. 51 do DODF nº 235, de 08 de novembro de 2013** (fl. 1691). Destaque na Instrução nº 221, de 06 de novembro de 2013, que cria a Comissão Multidisciplinar para análise do Estudo de Impacto Ambiental e Relatório de Impacto Ambiental – EIA/RIMA do Processo nº 391.001.098/2009 que trata do Anel Viário;
 - Em 21/01/2014, **Cópia da edição nº 426 do Jornal Metrô, ano 2** (fl. 1692). Com destaque às principais passagens da notícia sobre um mega empreendimento governamental/empresarial denominado “Oklândia” na matéria e anotação e vetor da via proposta do projeto governamental de Anel Viário do DF, denominada oficialmente de Região Sul/Sudeste (DF-140);
 - Em 19/02/2014, **Despacho da Informação Técnica nº 400.000.006/2014** (fl. 1693);
 - Em 25/02/2014, **Informação Técnica nº 400.000.010/2014 – SULFI/IBRAM** (fls. 1694-1701). Busca obter do IBAMA/DF posicionamento sobre a competência do licenciamento ambiental do Anel Viário, uma vez que o processo foi repassado ao IBRAM sem a consideração de que sua abrangência envolvia dois membros da federação (Goiás e DF);
 - Em 25/02/2014, **Informação Técnica nº 400.000.011/2014 - COLAM/SULFI/IBRAM** (fls. 1702-1710). Apresenta *Checklist* do EIA/RIMA do Anel Viário, focado no atendimento ao Termo de Referência e a legislação pertinente. Concluiu que o EIA atende preliminarmente, com ressalvas a pressupostos legais e do próprio TdR, e que o RIMA não atende preliminarmente;
 - Em 25/02/2014, **Despacho nº 447.000.015/2014 – GELAC/SULFI/IBRAM** (fls. 1711-1712). Encaminha ao IBAMA a Informação Técnica nº 400.000.011/2014;
 - Em 28/03/2014, **Despacho ao DER-DF da Informação Técnica nº 400.000.011/2014** (fl. 1713);
 - Em 11/04/2014, **Ofício nº 100.000.966/2014 – PRESI/IBRAM** (fl. 1714). Encaminha cópia da Informação Técnica nº 400.000.010/2014 para pronunciamento do IBAMA;
 - Em 11/04/2014, **Ofício nº 100.000.967/2014 – PRESI/IBRAM** (fl. 1715). Encaminha cópia da Informação Técnica nº 400.000.011/2014 ao DER-DF para conhecimento e providências acerca da avaliação do EIA/RIMA do Anel Viário;
 - Em setembro de 2007, **cópia do Termo de Referência** (versão com 21 páginas) para elaboração de EIA e seu respectivo RIMA, referente à implantação do Anel Viário do Distrito Federal (fls. 1716-1736);
 - Em 10/04/2014, **Ata da 4ª reunião da Comissão multidisciplinar** para análise do EIA/RIMA do Anel Viário (fls. 1737-1739). Apresentação da previa individual na análise substancial e epistemológica do EIA/RIMA, da emissão de Informação Técnica nº 400.000.011/2014 e dos pontos nevrálgicos da proposta apresentada do Anel Viário;
 - Em 28/07/2014, **Memorando nº 444.000.007/2014 – GEUSO/COLAM/SULFI** (fls. 1740-1741). Solicita ampliação do prazo de trabalho da Comissão Multidisciplinar;
 - Em 13/08/2014, **Ata da 5ª reunião da Comissão multidisciplinar** para análise do EIA/RIMA do Anel Viário (fl. 1742). Cientificou-se sobre a existência de um Termo de

Folha Nº	1756
Processo nº	391.001.098/2009
Assinatura	264471-1
Motivo	

gm
3
70

Reciprocidade entre IBRAM e ICMBio; do andamento da análise substancial e epistemológica do EIA/RIMA; da reiteração de manifestação do IBAMA em relação à competência do licenciamento do empreendimento; da dilação do prazo de trabalho da Comissão e por fim, deliberou-se de solicitar à coordenação do licenciamento em fazer o contato interinstitucional, dentre outras deliberações;

- Em 18/08/2014, **Ofício nº 1030/2014 – DG/DER-DF** (fl. 1743). Em resposta às adequações ao EIA/RIMA do Anel Viário, informa que o Contrato com a Empresa Strata Ltda. não é mais vigente por decurso de prazo, tendo o DER-DF procedido com a contratação de outra empresa por intermédio da Licitação nº 002/2014 (fls. 1744-1745);
- Em 11/04/2014, copia do **Ofício nº 100.000.967/2014 – PRESI/IBRAM** (fl. 1746). Encaminha copia da Informação Técnica nº 400.000.011/2014 ao DER-DF para conhecimento e providencias acerca da avaliação do EIA/RIMA do Anel Viário;
- Em 04/08/2014, copia do **Ofício nº 100.001.932/2014 – PRESI/IBRAM** (1747). Reitera o Ofício nº 100.000.966/2014 – PRESI/IBRAM, que solicitou do IBAMA análise e pronunciamento quanto à competência do licenciamento do Anel Viário;
- Em 12/08/2014, **Ofício nº 02001.008946/2014-43 – GABIN/PRESI/IBAMA** (fl. 1748). Manifesta o entendimento do IBAMA de sua competência para o licenciamento do Anel Viário, solicitando do IBRAM manifestação de interesse na continuidade da análise do processo. Em anexo, Nota Técnica nº 000796/2014 COTRA/IBAMA (fl. 1749), expondo a pertinência da jurisdição federal (IBAMA) no ato de licenciamento do Anel Viário do DF, alertando para a oportunidade de conveniência de delegação da competência para o IBRAM, se este manifestar interesse.

Volume 13:

- Em 11/04/2014, **Ofício nº 100.000.966/2014 – PRESI/IBRAM** (fl. 1752). Encaminha copia da Informação Técnica nº 400.000.010/2014 – SULFI/IBRAM ao IBAMA para análise e pronuncia quanto à competência do licenciamento do Anel Viário;
- Em 04/08/2014, **Ofício nº 100.001.933/2014 – PRESI/IBRAM** (fl. 1753). Reitera o Ofício nº 100.000.966/2014 – PRESI/IBRAM, que solicitou do IBAMA análise e pronunciamento quanto à competência do licenciamento do Anel Viário;
- Em 05/09/2014, **Ata da 6ª reunião da Comissão multidisciplinar** para análise do EIA/RIMA do Anel Viário (fl. 1754). Cientificou os presentes sobre o recebimento do Ofício nº 02001.008946/2014-43 GABIN/PRESI/IBAMA, que manifestou o entendimento do IBAMA de sua competência para o licenciamento do Anel Viário, solicitando do IBRAM manifestação de interesse na continuidade da análise do processo; do Ofício nº 1030/2014 – DG/DER-DF, em resposta às adequações ao EIA/RIMA. Na ocasião deliberou-se pelo encaminhamento do Processo ao IBAMA a fim de que continue o licenciamento e que também seja o DER-DF comunicado sobre como proceder na adequação dos estudos.

4. DA ANÁLISE

A análise abaixo se deu na versão digital e física do EIA/RIMA do anel Viário, apontando as adequações necessárias aos dois estudos para que sejam considerados aprovados.

A análise é iniciada pelo EIA (item 3.1.), mapas (3.2.), RIMA (3.3.), Estudos realizados (3.4.), Bibliografia (3.5.) e finalizada nos resultados e apontamentos levantados na ocasião das consultas públicas (3.6.). O numero entre parênteses ao final de cada tópico informa a página dos documentos EIA/RIMA.

4.1. Estudo de Impacto Ambiental – EIA

4.1.1. Orientações gerais para todo o EIA

- Aplicar um ortográfico antes de imprimir e dar por finalizado o estudo. Muitos erros ortográficos seriam evitados caso o responsável pela execução do EIA/RIMA tivesse este zelo básico para com o estudo e atenção para quem o lê e avalia;
- Eliminar o desnecessário apostrofe de origem anglicista verificado em muitas citações do documento. Ex: UC's, PCA's, BR's;
- Em todos os textos do EIA/RIMA colocar vírgula sempre e antes da preposição “mas” quando seu uso equivaler a “porém”, “contudo”, “todavia”, “entretanto” ou tiver o sentido de relação de oposição ou na construção de frases intercaladas. A única exceção é quando o uso tiver a noção de adição;
- Promover adequação da integridade dos estudos ao “Novo Acordo Ortográfico da Língua Portuguesa”, vigorando em nosso país desde 1990;
- Dispor a zona (ou fuso) do par de coordenadas UTM ou substituí-la por coordenadas geográficas em grau-minuto-segundo e duas casas decimais do segundo;
- Uniformizar (arredondar) todas as áreas de hectares para apenas duas casas decimais e as áreas em m² em números inteiros. Em diversas tabelas estes valores apresentam de 3 até 8 casas decimais, indicando “precisão” fora da escala de abordagem. Se não concordar, informar metodologia utilizada para se chegar à precisão tão acurada;
- Uniformizar a denominação de citação de rodovias. Por exemplo: ou “BR 205” ou “BR-205”;
- Uniformizar a itemização em todo o documento. A que foi utilizada é falha e não padronizada, dificultando sobremaneira o entendimento do detalhamento entre tópicos e subtópicos e sua hierarquização;
- Uniformizar o uso de aspas em todo o documento. Existem inclusive citações que começam com o uso de " e terminam com ";
- Na maioria das tabelas de inventários de espécies vegetais não foram separadas espécies nativas de exóticas. Justificar ou promover esta separação;
- Na formatação final do documento, após revisão de todas as páginas apontadas neste documento, orienta-se que seja eliminado os tópicos isolados de seu conteúdo por separação de páginas (linhas órfãs), visto à profusão em ambos os documentos. Embora não impositivo, tal cuidado é revelador do zelo com a estética e formatação do documento e demonstra atenção a quem tem a incumbência de lê-lo na íntegra para bem analisá-lo.

4.1.2. Orientações específicas ao EIA

A seguir, se aponta correções, adequações, assim como elogios, ao EIA/RIMA entregue, separados conforme sua inserção no processo. Muitos tópicos e subtópicos já foram corrigidos em

Fls. nº	1757
Processo nº	371.001.098/2007
	TC 264471-1
Assinatura	Matricado

5
TC

sua grafia sempre que necessário, a itemização também, e a indicação de páginas se refere aos estudos entregues e não as folhas do processo:

3.1.1 Identificação dos processos de licenciamento ambiental das rodovias (IBAMA e IBRAM) (11)

Pg. 11: informar a metodologia de coleta de dados para a identificação dos processos e atualizar a listagem e status dos processos afeitos às rodovias integrantes do Anel Viário no âmbito do IBAMA, IBRAM e SEMARH/GO.

3.4 Análise da legislação vigente (24)

Pg. 24: completar as lacunas de leis pertinentes federais e distritais e atualizar a lista de lei e considerá-las transversalmente no estudo, principalmente:

- Decreto nº 27.365 de 01/11/2006 - Altera o Sistema Rodoviário do DF;
- Lei nº 4.136 de 05/05/2008 - Dispõe sobre medidas de retirada de dióxido de carbono da atmosfera e de combate ao efeito estufa no âmbito do DF;
- Lei nº 4.397 de 27/08/2009 - Dispõe sobre a criação do Sistema ciclovitário no âmbito do DF;
- Instrução IBRAM nº 82 de 23/12/2009 - Dispõe sobre o transporte rodoviário de produto perigoso no DF;
- Instrução IBRAM nº 76 de 05/10/2010 - Estabelece procedimentos para o cálculo da Compensação Ambiental de empreendimentos de significativo impacto ambiental negativo e não mitigável, licenciados pelo IBRAM;
- Lei nº 12.651, de 25/05/2012 - Novo Código Florestal;
- Lei nº 5.113 de 11/06/2013 - Obriga à incorporação do inventário de emissões e remoções de gases de efeito estufa - GEE no licenciamento ambiental;

Desconsiderar as seguintes leis apontadas na listagem, uma vez que foram invalidadas ou suplantadas por legislação posterior:

- Lei nº 4.771, de 15 de setembro de 1965 e modificações → Revogado pela Lei nº 12.651, de 2012.

Pg. 29: indicar qual foi a metodologia para a escolha das Unidades de Conservação, principalmente o conceito de "interesse". Realizar consulta junto aos órgãos federais e estaduais afeitos à gestão de Unidades de Conservação, a fim de saber do conjunto de Unidades de Conservação no raio de 10 km que estão afeitas ao empreendimento. O EIA/RIMA não informa se houve ou não tal consulta.

Pg. 33-46: faltou dizer em cada um dos arcos qual foi a sua metodologia de constituição, assim como informar dos assentamentos urbanos existentes e planejados adjacentes ou servidos por estas rodovias, além da omissão das Unidades de Conservação afetadas direta ou indiretamente por cada um dos arcos.

3.7 Intervenções previstas nas rodovias (34)

Pg. 35: interessante a estratégia em estabelecer um "km inicial" para o Anel Viário.

3.7.1 Trechos do Arco Leste (37)

Pg. 37: se verifica uma inconsistência na ordem de 520m da totalização da DF-100 no Arco Leste. Verificar onde este valor deve ser considerado, se no trecho asfaltado (entre a BR-020 e DF-250) ou ainda a asfaltar (DF-250 até DF-270).

Pg. 38: explicar objetivamente o porquê que o trecho compreendido entre o entroncamento das rodovias DF-100 com a DF-270 e entroncamento da DF-270 com a DF-130 faz parte do Arco Leste, uma vez que geograficamente situa-se ao sul do Anel Viário. Caso não haja tal explicação,

revisar os mapas e outras informações referentes ao Arco Leste, com a retirada deste trecho, e referente ao Arco Sul, com a incorporação deste trecho.

3.7.3 Trechos do Arco Oeste (40)

Pg. 41: explicar objetivamente o porquê que o trecho compreendido entre o entroncamento das rodovias BR-040 com a DF-290 e entroncamento da DF-290 com a DF-180 faz parte do Arco Oeste, uma vez que geograficamente situa-se ao sul do Anel Viário. Caso não haja tal explicação, revisar os mapas e outras informações referentes ao Arco Oeste, com a retirada deste trecho, e referente ao Arco Sul, com a incorporação deste trecho.

3.7.4 Trechos do Arco Norte (44)

Pg. 45: informar o status do licenciamento do trecho de rodovia GO-S/N dentro da SEMARH-GO, uma vez que não há possibilidade de que o mesmo seja licenciado pelo órgão brasileiro de meio ambiente, salvo existência de delegação do órgão federal IBAMA por meio de instrumento legal específico, comissão ou existência de convênio que respalde o IBRAM, em atuação supletiva ou subsidiária ao estado do Goiás e União.

Pg. 45-46: na descrição do trecho "*Rodovia DF-205/ GO-430, trecho Divisa GO/DF-Divisa DF/GO-Formosa*", deve haver descrição específica para a porção da GO-430 e ruas e avenidas internas ao núcleo urbano de Formosa-GO que fazem parte da proposta do Anel Viário, primeiramente, para saber inequivocamente quais são, assim como informar à prefeitura local sobre este empreendimento, que necessita ser consultada, obrigatoriamente.

Pg. 46: na descrição do trecho "*Trecho Novo a ser Implantado*", informar o traçado do referido trecho a fim de municiar o processo de licenciamento e consulta aos interessados, principalmente a Formosa-GO.

4.1 Área de Influência Indireta (48)

Pg. 48: considerar na Área de Influência Direta (AID) as unidades de conservação adjacentes a um buffer de 3 km da proposta do Anel Viário.

4.2 Área de Influência Direta (48)

Pg. 48: rever a AID ou justificar sua delimitação como a influência direta uma distância de 1 km no entorno das rodovias do Anel Viário.

Características dos recursos hídricos (59)

Pg. 60: referenciar o "total" informado no item "*Sub-Bacia Hidrográfica do Rio Maranhão*" e "*Sub-Bacia Hidrográfica do Rio Paranã*".

Pg. 61: referenciar o "total" informado no item "*Sub-Bacia Hidrográfica do Rio Urucuia*" e "*Sub-Bacia Hidrográfica do Ribeirão Entre Ribeiros*".

Análise e avaliação das características físico-químicas e microbiológicas dos recursos hídricos (61)

Pg. 62: na tabela 5.9 informar a legenda para a sigla ND.

Balanco hídrico (64)

Pg. 64: descrever qual a relação/importância/implicância/interferência do balanço de recurso hídrico para o empreendimento em questão.

Caracterização dos aquíferos do Distrito Federal (71)

Folha Nº	1758
Processo Nº	391.008.098/2008
	264.471-1
Assinatura	Matrícula

Handwritten signatures and initials, including a large signature on the left and several smaller initials on the right, some with a small number '7' above them.

Pg. 71: ficou constatada que existe apenas uma citação de referencial bibliográfico (Brasil/DNPM/CPRM, 1983). Verificar se alguma outra foi omitida.

Descrição e caracterização dos aquíferos da área de influencia do Anel Viário (72)

Pg. 72: não constam citações bibliográficas e inserção no referencial bibliográfico ao final do estudo. Informar se houve estudos primários neste tópico ou realizar a devida citação.

Compartimentação geomorfológica geral do Distrito Federal e áreas de estudo (72)

Pg. 72: ficou constatado que existe apenas uma citação de referencial bibliográfico (Martins & Baptista, 1998). Verificar se alguma outra foi omitida.

Tipo de forma de relevo dominante (73)

Pg. 73: explanação satisfatória, entretanto não há referencial bibliográfico. Informar se houve estudos primários neste tópico ou realizar a devida citação.

Posição das áreas em relação aos principais acidentes de relevo (73)

Pg. 73: explanação satisfatória, entretanto não há referencial bibliográfico. Informar se houve estudos primários neste tópico ou realizar a devida citação.

Classificação das formas de relevo quanto a sua origem (74)

Pg. 74: explanação satisfatória, entretanto não há referencial bibliográfico. Informar se houve estudos primários neste tópico ou realizar a devida citação.

Caracterização geotécnica (área de influencia direta) (77)

Pg. 77: sugere-se que seja incluída uma figura indicativa das áreas onde haverá duplicações, nas quais predominam solos do tipo latossolo e cambissolo, como informado. Recomenda-se que seja retirada do texto a afirmação de que a ocorrência de processos erosivos, a partir da concentração de fluxo de águas superficiais, é totalmente eliminada com o bom dimensionamento das obras e dos sistemas de dissipação de energia do excedente hídrico superficial. Os impactos ambientais sempre existirão, por isso a necessidade de exposição de medidas mitigadoras e compensatórias no estudo ambiental.

Hidrologia (83)

Pg. 83: na tabela 5.26 inserir o corpo hídrico "*córrego Santo Antonio*" referente à rodovia DF-270. Considerar estas drenagens nas obras de arte e melhorias do Anel Viário, assim nos desdobramentos e análises do próprio EIA/RIMA. Como não foi informada qual a metodologia utilizada para obtenção das toponímias das drenagens, pode acontecer que algumas das drenagens aqui informadas tenham sido consideradas na tabela 5.26 com outra denominação.

Hidrologia (95)

Pg. 95: na tabela 5.31 inserir os corpos hídricos "*córrego Samambaia*", "*ribeirão Rodeador*", "*córrego Chapadinha*", referente à rodovia DF-180/BR-080, e "*córrego Salinas*", "*córrego Currealinho*", "*córrego Córquinho*" e "*córrego Palmital*", referente à rodovia BR-251. Considerar estas drenagens nas obras de arte e melhorias do Anel Viário, assim nos desdobramentos e análises do próprio EIA/RIMA. Como não foi informada qual a metodologia utilizada para obtenção das toponímias das drenagens, pode acontecer que algumas das drenagens aqui informadas tenham sido consideradas na tabela 5.31 com outra denominação.

Geologia (97)

Pg. 97: de acordo com o “Mapa Rodoviário do Distrito Federal – 2012”, assim como o próprio EIA/RIMA, o Arco Oeste do Anel Viário não está totalmente inserido na rodovia DF-180, fazendo parte deste arco também as Rodovias federais BR-070, BR-080 e BR-251. Corrigir então a informação que abre este tópico.

Pg. 98: na legenda da figura 5.36, corrigir “Braslândia” por “Brazlândia”.

Solos e avaliação geotécnica (101)

Pg. 102: o trecho “Geotecnicamente, os CAMBISSOLOS e PLINTOSSOLOS são enquadrados com da classe GC” está sem sentido.

Hidrologia (103)

Pg. 103: na tabela 5.33 inserir os corpos hídricos “córrego Largo”, “córrego Laje”, “córrego Matão”, (neste ponto o traçado mergulha no estado do Goiás, verificar drenagens do Goiás) “ribeirão Ribeirão”, “córrego Catingueiro”, “córrego Bananal”, “córrego Taquari”, “córrego Bananal”, “córrego Estiva”, “córrego Barriguda”, “ribeirão Engenho Novo”, “grotta Cambira”, “córrego Mata do Burro”, “córrego Queima Lençol”, “grotta Vermelha”, “córrego Mangabeira” e “córrego Sítio Novo”, referentes à rodovia DF-205, (neste ponto o traçado do Anel Viário novamente adentra no estado do Goiás, verificar drenagens do Goiás), e “ribeirão Santa Rita”, referentes à rodovia BR-020. Considerar estas drenagens nas obras de arte e melhorias do Anel Viário, assim nos desdobramentos e análises do próprio EIA/RIMA. Como não foi informada qual a metodologia utilizada para obtenção das toponímias das drenagens, pode acontecer que algumas das drenagens aqui informadas tenham sido consideradas na tabela 5.33 com outra denominação.

Hidrogeologia (105)

Pg. 105: informar na metodologia se todo o descritivo foi retirado apenas da fonte bibliográfica “Campos & Freitas-Silva (1998)”.

Análise da paisagem (116)

Pg. 118: no parágrafo que analisa os cursos d’água atravessados pelo Anel Viário, verificar necessidade de acrescentar drenagens.

Pg. 120: no parágrafo que analisa os cursos d’água atravessados pelo Anel Viário, verificar necessidade de acrescentar drenagens.

Arco Leste (125)

Pg. 125: em relação ao trecho 1 (DF-100 da BR-020 até a DF-250), salvo na duplicação entre o córrego Capão Rico e córrego Retiro do Meio e nas travessias dos rio Jacaré e córrego São José, realmente “*não serão necessários outros melhoramentos que resultem em supressão de vegetação*”. Não obstante, considerar para efeito de compensação ambiental os exemplares arbóreos nos citados locais.

Arco Norte (216)

Pg. 216: no parágrafo que analisa os cursos d’água atravessados pelo Anel Viário no Arco Norte, verificar a necessidade de acrescentar drenagens, conforme apontado anteriormente.

Metodologia (257)

Pg. 257: O estudo foi realizado somente no período chuvoso, prejudicando a avaliação da sazonalidade. O conhecimento da variação sazonal da fauna no entorno de rodovias é importante

Forma Nº	1759
Processo Nº	391.001.078/2008
Assinatura	264.431-1
	Marciana

9
Handwritten signatures and initials.

para se avaliar se a variação sazonal de atropelamento está relacionada a sazonalidade da fauna ou fluxo de veículos. A falta de dados da fauna do entorno no período de seca prejudica a análise dos resultados após a possível instalação e operação do empreendimento. Não foi realizado um estudo sistemático de atropelamento de fauna para se avaliar o impacto após a instalação. Apesar de o estudo mencionar que antes da emissão da Licença de Instalação será feito um estudo de 01 ano, cremos que no ato da emissão da Licença Prévia é importante realizar este estudo, até para identificar locais com maior risco de atropelamento e não afirmar sem maiores estudos que estes ocorrem apenas nas matas de galeria.

Caracterização das formas de organização social e descrição das expectativas da comunidade (15)

Pg. 15: apresentar no EIA/RIMA definitivo sob a forma de relatório textual a Caracterização das Formas de Organização Social e Descrição das Expectativas da Comunidade. Basear-se no cadastro das principais lideranças locais (associações de moradores e ONGs) existentes na AID do Anel Viário e em entrevistas para análise das expectativas da comunidade em relação ao Anel Viário do Distrito Federal. Explanar as condições gerais de sua instalação e posterior operação, bem como os impactos decorrentes de ambas as etapas.

Previsão da necessidade de água nos próximos 20 anos para o Distrito Federal e áreas de influencia (19)

Pg. 19: no terceiro parágrafo, acrescentar o setor Região Sul/Sudeste (DF-140) como sendo um novo parcelamento dentro do DF demandante de água.

Análise das fontes de captação de água para abastecimento público existente na AID (25)

Pg. 25: o mapa utilizado para ilustrar a localização do anel viário em relação às APMs do DF não está satisfatório, já que não houve sobreposição das vias citadas juntamente à demarcação das APMs. Corrigir esta omissão.

Arco Leste (37)

Pg. 37: uniformizar todas as áreas de hectares para apenas duas casas decimais.

Pgs. 37 e 38: dispor a zona (ou fuso) da coordenada UTM de localização ou substituí-la por coordenadas geográficas em grau-minuto-segundo e duas do segundo.

Arco Sul (38)

Pg. 39: uniformizar todas as áreas de hectares para apenas duas casas decimais.

Pgs. 39 até a 42: dispor a zona (ou fuso) da coordenada UTM de localização ou substituí-la por coordenadas geográficas em grau-minuto-segundo e duas do segundo.

Arco Oeste (42)

Pg. 42: uniformizar todas as áreas de hectares para apenas duas casas decimais.

Pgs. 42 até a 45: dispor a zona (ou fuso) da coordenada UTM de localização ou substituí-la por coordenadas geográficas em grau-minuto-segundo e duas do segundo.

Arco Norte (45)

Pg. 45: uniformizar todas as áreas de hectares para apenas duas casas decimais.

Pgs. 45 até a 47: dispor a zona (ou fuso) da coordenada UTM de localização ou substituí-la por coordenadas geográficas em grau-minuto-segundo e duas do segundo.

Arco Leste (48)

Pg. 48: na tabela 5.25 uniformizar todas as áreas de hectares para apenas duas casas decimais e as áreas em m² em números inteiros.

Arco Sul (49)

Pg. 49: na tabela 5.26 uniformizar todas as áreas de hectares para apenas duas casas decimais e as áreas em m² em números inteiros.

Arco Oeste (49)

Pg. 49: na tabela 5.27 uniformizar todas as áreas de hectares para apenas duas casas decimais e as áreas em m² em números inteiros.

Arco Norte (50)

Pg. 50: na tabela 5.28 uniformizar todas as áreas de hectares para apenas duas casas decimais e as áreas em m² em números inteiros.

Arco Sul (51)

Pg. 52: na tabela 5.30 inserir a ARIE Capetinga-Taquara tangenciando a DF-001.

Pg. 53: continuando o parágrafo final sobre o Arco Sul, atualizar a informação sobre a existência do desejo da Secretaria de Habitação do DF de implantar um novo setor de moradias, uma cidade com até 950 mil habitantes, entre São Sebastião e Santa Maria, oficialmente denominada de Região Sul/Sudeste (DF-140). Da projeção da mesma faz parte o Setor Tororó.

Arco Oeste (53)

Pg. 55: continuando o único parágrafo desta página inserir o Parque Recreativo do Gama – Prainha como tangente à DF-290.

Pg. 55: na figura 5.40 colocar a denominação “Parque Recreativo do Gama – Prainha” no lado sul da curva da DF-290.

Pg. 56: fechar este tópico informando que antes da chegada da DF-290 com a DF-180, encontra-se na parte norte da DF-290 e ao lado da mancha urbana do Gama, se localiza o Parque Ecológico e Vivencial Ponte Alta.

Pg. 56: informar da ocupação da área diretamente afetada – inspeção de campo do único apêndice do Anel Viário no Arco Oeste, entre o entroncamento da DF-290 com a DF-180.

Pg. 58: informar que na face oeste da DF-180, anteriormente à sua intersecção com a BR-060, a existência da APM Engenho das Lages. Na face leste se localizada a ARIE JK e o Parque Gatumé. Considerar as implicações destas UCs e APM em todo EIA.

Pg. 59: informar que na face sul da BR-070 a existência do Parque Ecológico das Corujas e Parque da Lagoinha. Considerar as implicações destas UCs em todo EIA.

Pg. 60: corrigir “APA do Descoberto” por “APA da Bacia do Rio Descoberto”.

Pg. 64: informar da proximidade da proposta do Anel Viário com o Parque Ecológico Veredinha, situado dentro da área urbana de Brazlândia no lado leste da DF-180. Considerar esta unidade de conservação dentro de todo o documento.

Pg. 66: na tabela 5.32 inserir o Parque Ecológico Veredinha, ARIE JK, Parque Recreativo do Gama – Prainha, Floresta Nacional de Brasília e o Parque Gatumé conforme sua posição em relação à DF-180 e o Parque Ecológico das Corujas e Parque da Lagoinha conforme sua posição em relação à BR-070.

Arco Norte (66)

Pg. 66: informar a sigla federal ou estadual da continuidade do asfaltamento da rodovia que continua a DF-206 (205 no estudo e 206 no mapa de rodovias do DER-DF) e retorna na DF-205. Mais à frente o EIA faz uso da sigla “GO-001”, apenas para se referir a esta estrada no Goiás. Caso queira, faça uso da sigla “GO-001” caso não localize ou inexista sigla própria para esta estrada.

Folha nº	1760
Processo nº	391.001.078/2009
Assinatura	264.471-1
Ministério	

11

Handwritten signatures and initials are present to the right of the stamp.

Pg. 67: no ultimo parágrafo desta página informar da proximidade e tangenciamento do trecho não asfaltado no estado do Goiás da proposta do Anel Viário com o Parque Nacional de Brasília. Considerar esta unidade de conservação dentro de todo o documento.

Pg. 69: criar um parágrafo nesta página informando do processo de criação de duas unidades de conservação distrital na região da Fercal e cimenteiras: (1) Monumento Natural Morro da Pedreira e (2) Refúgio de Vida Silvestre da Mata Seca. Considerar estas unidades de conservação dentro de todo o documento sempre que pertinente.

Pg. 70: informar da proximidade do Anel Viário com a APM Mestres D'Armas e sempre pertinente, considerar esta APM em todo o documento.

Pg. 71: na tabela 5.34 inserir o Parque Nacional de Brasília tangenciando a implantação de rodovia não asfaltada no estado do Goiás e proximidade do Anel Viário com a APM Mestre D'Armas, conforme sua posição em relação à DF-205. Verificar o status do processo de criação do Monumento Natural Morro da Pedreira e do Refúgio de Vida Silvestre da Mata Seca e ver pertinência ou não de disponibiliza-los na tabela.

5.6.3 Identificação e mapeamento das áreas utilizadas como depósito de entulho (71)

Pg. 71: informar da metodologia utilizada e da existência do solicitado mapeamento das áreas utilizadas como depósito de entulho, compilando neste tópico tanto a identificação e mapeamento de todas as citações de deposição de entulho ao longo da proposta do Anel Viário. Sem querer esgotar, citam-se as seguintes páginas do EIA onde se faz menção de deposição de lixo e entulho ao longo da proposta do Anel Viário: pg. 157, 170, 177 e 195 da Fase B volume I, pg. 56 da Fase B volume II e pg. 34 do RIMA.

5.6.4 Situação fundiária (72)

Pg. 72: atualizar dados quali-quantitativos apresentados neste tópico, considerando inclusive os processos de criação de Unidades de Conservação distrital em curso no Distrito Federal.

5.7 Áreas protegidas (72)

Pg. 73: atualizar a introdução deste tópico, mencionando a instituição do Sistema Distrital de Unidades de Conservação da Natureza – SDUC, por meio da Lei Complementar nº 827, de 22 de julho de 2010.

Pg. 73: na metodologia não foi dito se houve ou não consulta à SEMARH/GO. Sendo a proposta do Anel Viário inserida também no Goiás, este procedimento é obrigatório e não facultativo. Fazer a consulta e informar a este órgão do EIA/RIMA providenciado e da revisão.

APA do Planalto Central (75)

Pg. 75: citar a referência bibliográfica que informa a finalidade de criação da APA do Planalto Central.

Pg. 76: adequar a tabela 5.36 à citação de existência de outras unidades de conservação anteriormente apontadas neste Parecer Técnico.

Pg. 76: a tabela 5.36 informa a APA da Bacia do Rio São Bartolomeu como sendo Distrital. Corrigir para federal.

Arco Leste (77)

Pg. 77: acrescentar no final parágrafo salvaguarda sobre as condicionantes a serem apontadas pela chefia da APA do Planalto Central.

Arco Oeste (79)

Pg. 78: inserir na figura 5.76 o outro polígono da Floresta Nacional de Brasília, localizado na margem direita (sentido norte) da rodovia DF-180.

Outras tipologias de unidades de conservação (82)

Pg. 82: adequar as considerações aqui tecidas à luz do SDUC e suas categorias de Unidades de Conservação e adequação às UCs existentes na ocasião.

Pg. 82: considerar na tabela 5.3.7 as unidades de conservação anteriormente citadas e os desdobramentos da promulgação do SDUC.

5.7.2 Avaliação de possíveis impactos sobre unidades de conservação/áreas protegidas

Pg. 83: a fim de preservar a fluidez e melhorar o entendimento do EIA e as consequências de sua implantação, dispor os impactos gerais possíveis de ocorrer nas unidades de conservação dentro do Distrito Federal e em outras UCs na área de influência do Anel Viário.

5.7.5 Avaliação dos impactos da ocupação considerando as restrições legais e ambientais das áreas (86)

Pg. 86: a fim de preservar a fluidez e melhorar o entendimento do EIA e as consequências de sua implantação, dispor os impactos gerais possíveis de ocorrer, desta vez considerando as restrições legais e ambientais.

5.7.6 Identificação e mapeamento das APPs existentes na AID do empreendimento (86)

Pg. 86: atualizar “Código Florestal Brasileiro (Lei 4771/65 e leis complementares)” por “Novo Código Florestal Brasileiro (Lei nº 12.651, de 25 de maio de 2012)” no que couberem, os parágrafos e análises do EIA.

5.7.7 Abordagem da repercussão do empreendimento e seus impactos (diretos e indiretos) sobre as APMs existentes na região (87)

Pg. 87: a fim de preservar a fluidez e melhorar o entendimento do EIA e as consequências de sua implantação, dispor os impactos gerais possíveis de ocorrer em relação às áreas de proteção de manancial.

Justificativa (87)

Pg. 89: de acordo com a figura 5.79, a porção inicial do Arco Norte não foi vistoriada. Corrigir a informação caso inverídica ou vistoriar esta porção, dispondo em todo o estudo as conclusões advindas.

Histórico de ocupação indígena no Distrito Federal e entorno (106)

Pg. 106: fazer a devida citação e referência bibliográfica do mapa etno-histórico de Curt Nimuendajú.

Sakriabá (107)

Pg. 107: fazer a devida citação e referência bibliográfica de *Handbook of South American Indians*.

Pg. 107: fazer a devida citação e referência bibliográfica de Aryon Dâni'Igna Rodrigues.

Implicações espeleológicas para obras (112)

Pg. 112: detalhar melhor este item, abordando o modo de mapeamento de áreas cársticas (como foi feito e quais equipamentos geológicos podem ser utilizados, por exemplo, exemplificar e ilustrar), discorrer sobre crateras de abatimento (dolinas) e detalhar sobre o modo de ocorrência desses fenômenos, exemplificando-os.

Patrimônio espeleológico na AID do empreendimento

Pg. 115-116: na página 115 o EIA cita 54 cavernas no DF mais 4 no Goiás afeitas ao Anel Viário, no entanto aqui e na página 118 são mencionados e tabulados apenas 52 cavernas entre Goiás e DF. Dar uniformidade a estas informações.

Forma Nº.	1761
Processo Nº.	371,001.073/2008
Assinatura	264471-1
Matrícula	

13

Metodologia (115)

Pg. 116: ver consideração anterior.

Pg. 115: as ocorrências de sistemas cársticos, relatadas no estudo, são oriundas de pesquisa bibliográfica, dentre outras contribuições, entretanto, recomenda-se que haja um estudo de prospecção espeleológica, com visitação em campo para verificar as ocorrências já relatadas e busca de outras que por ventura possam ser mapeadas pela primeira vez. A prospecção deverá ser feita nas áreas com maior probabilidade de ocorrência de cavidades, detalhando inclusive as que não possuem características para visitação, uma vez que nelas também podem estar presentes atributos relacionados à fauna ou à hidrogeologia, que devem ser preservados. Para o mapeamento devem ser utilizados mapas geológicos atuais e imagens aéreas e/ou orbitais para definir pontos de interesse a serem prospectados. Além disso, devem ser apresentados os pontos de coordenadas geográficas, relacionados ao caminhamento realizado durante o mapeamento.

Arco Oeste (118)

Pg. 118: apresentar resultados obtidos para a observação de possibilidade de existência de cavernas fazendo uso de mapa geológico local na região do Gama, conforme informado neste tópico.

Arco Norte (118)

Pg. 118: na página 115 o EIA cita 54 cavernas no DF e mais 4 no Goiás afeitas ao Anel Viário, somando 58 cavernas. No entanto neste tópico e na página 116 e 123 são mencionados 52 cavernas entre Goiás e DF. Dar uniformidade a esta informação sobre o total de cavernas no Distrito Federal e Goiás próximas ao empreendimento.

Análise (123)

Pg. 123: na página 115 o EIA cita 54 cavernas no DF e mais 4 no Goiás afeitas ao Anel Viário, somando 58 cavernas. No entanto neste tópico e na página 116 e 118 são mencionados 52 cavernas entre Goiás e DF. Dar uniformidade a esta informação sobre o total de cavernas no Distrito Federal e Goiás próximas ao empreendimento.

Pg. 124: quanto ao trecho *"Nenhuma das cavernas ou sistemas espeleológicos conhecidos para a região está próximo do traçado do projeto, distando entre 700 e 5.700 m do eixo proposto para as rodovias"* e *"Com o conhecimento atual pode-se desconsiderar quaisquer possibilidades de danos à estrutura das galerias subterrâneas, como aqueles resultantes de vibração de máquinas ou equipamentos, e explosões durante a implantação e operação da rodovia"*, requer-se que sejam apontados os dispositivos legais que asseguram a compatibilidade do empreendimento com a preservação do sistema espeleológico. Devem ser apresentadas:

- a) topografia detalhada das regiões que abrangem as áreas de influência das cavernas e das vias do Anel Viário, com indicação das curvas de nível; e
- b) Classificação de relevância e distância relativa à área de influência dos sistemas cársticos, considerando as vias que compõem o Anel Viário.

Pg. 125: no trecho *"Na APA de Cafuringa há que se notar que o sistema espeleológico do Morro da Pedreira, feição cárstica de maior potencial espeleológico na área de influência do Anel Viário, e de notável valor paisagístico, está situado a cerca de 1.470 m da pista de rolagem. O sistema espeleológico gruta do Sal/Fenda 11, mais extensa caverna do DF e com maior potencial de uso turístico na região, está situado à distância de 1.300 m do traçado proposto para a rodovia. Ambas chamam a atenção para um possível impacto resultante do incremento de visitação desordenada, em função da operação da rodovia, demandando cuidados neste sentido"*, requer-se que sejam informadas as medidas preventivas para evitar/mitigar o impacto apontado, caso isto não tiver sido feito à frente.

5.7.9 Inexistência de interferência entre o traçado final do Anel Viário e as poligonais de unidades de conservação de proteção integral (125)

Pg. 125: embora a informação sobre a inexistência de interferência em traçado de unidades de conservação de proteção integral esteja correta, existem impactos diretos que devem ser minimamente informados aqui, principalmente no tocante ao atropelamento de fauna, a fim que não dê a impressão de inexistência deles aos leitores.

6 INFRAESTRUTURA (126)

Pgs. 126-146: incluir neste capítulo quais serão os procedimentos e/ou estudos para casos de derramamento de material asfáltico (CAP-20/70, CM-30, RR1C, etc...) nos corpos hídricos e em áreas sensíveis existentes nos locais e nas proximidades das futuras intervenções em toda extensão do anel viário.

6.3 Soluções para inviabilidades de alternativas conforme as consultas efetuadas (127)

Pg. 127: considerar a AGETOP/GO sempre que citar os órgãos responsáveis pelas rodovias integrantes do Anel Viário. Então, corrigir "DER/DF e o DNIT" por "DER-DF, AGETOP e o DNIT".

6.4 Apresentação do sistema de drenagem pluvial (128)

Pg. 128: no primeiro parágrafo, reescrever a síntese do capítulo 5.1.2.

Pg. 128: no segundo parágrafo onde se lê "*Essas intervenções de drenagem serão detalhadas nos Projetos Básicos/Executivos e deverão seguir as instruções de serviços para Estudos Hidrológicos (IS-203) e para Projetos de Drenagem (IS-210) do DNIT*", acrescentar ao final "*bem como as normas do órgão gestor do sistema de drenagem pluvial do Distrito Federal - NOVACAP e as resoluções da Agência Reguladora de Águas, Energia e Saneamento Básico do Distrito Federal - ADASA*".

6.5.1 Características funcionais e estruturais do pavimento (128)

Pg. 128: a metodologia empregada neste tópico merece elogios. Salva pontuais correções abaixo apontadas, os textos são bem elaborados e os gráficos bastante esclarecedores. Lamenta-se apenas que, dado o lapso de tempo entre a realização do diagnóstico das rodovias e a sua avaliação, um levantamento de tamanha qualidade provavelmente não reflita mais a realidade das rodovias diagnosticadas.

Arco Leste (129)

Pg. 129: não é compreensível os percentuais informados no primeiro parágrafo deste tópico. Contextualizá-lo ou corrigir.

Arco Norte (132)

Pg. 132: interessante dar uma denominação à extensão da rodovia goiana que liga a DF-206 e DF-205, "GO-001". Não obstante, seu uso deu-se de modo muito tardio no estudo, citado apenas na página 132 quando deveria ter sido informado logo na primeira oportunidade dada. Assim, fazer uso do mesmo sempre que houver necessidade de identificação deste trecho não pavimentado dentro do estado do Goiás desde o começo do EIA e do RIMA.

Soluções de restauração (133)

Pg. 133: novamente a metodologia empregada é digna de elogios, sendo positiva do ponto de vista de buscar a melhoria imediata e contínua do pavimento das rodovias que compõem o Anel Viário.

Folha Nº	1762
Processo Nº	391.001.078/2008
Assinatura	264471-1
Matrícula	

Pg. 133: corrigir “Gráfico 6.4 - Condição Funcional e Estrutural do Arco Oeste” por “Gráfico 6.4 - Condição Funcional e Estrutural do Arco Norte”.

6.5.3 Estudo e definição da solução para entroncamentos existentes (134)

Pg. 134 até 138: importante considerar em todos os quatro arcos do Anel Viário definições da solução para intersecções com rodovias distritais e vicinais, localizadas principalmente em áreas rurais, uma vez que em outros empreendimentos rodoviários dentro do DF que, quando ignorado estes corpos estradais, se verifica o carreamento de terra e lama para a estrada principal e a degradação e até perda por infiltração da camada asfáltica na via principal.

Intersecção do entroncamento BR-251 com a DF-473 (135)

Pg. 135: importante reconsiderar a proposição apresentada, desta vez levando em consideração a implantação em curso do setor Tororó e principalmente a previsão de implantação da Região Sul/Sudeste (DF-140), prevista para receber cerca de 950 mil moradores, que fatalmente farão uso da saída pela DF-473 e BR-251.

Intersecção do entroncamento BR-251 com a DF-140 (135)

Pg. 135: idem ao anterior, substituindo a rodovia DF-473 pela DF-140.

Intersecção do entroncamento da BR-040 com a DF-001 / DF-003 (136)

Pg. 136: caso prevaleça o atual traçado proposto para o Anel Viário, a definição da solução para este entroncamento deve prever a existência do Expresso DF, já em operação, e as obras executadas ou em execução voltadas para este empreendimento, compatibilizando as intervenções do Anel Viário com o Expresso DF de modo de que não se viabilize este empreendimento sem haver prejuízo na operação daquele outro empreendimento, assim como o trânsito na região.

Intersecção do entroncamento da BR-040 com a Avenida Alagado (136)

Pg. 136: idem ao anterior.

Intersecção do entroncamento da BR-040 com a DF-495 (136)

Pg. 136: caso prevaleça o atual traçado proposto para o Anel Viário, a definição da solução para este entroncamento deve considerar também a existência e provável maximização do uso do Complexo Industrial e Comercial do Porto Seco do Distrito Federal (Polo JK).

Intersecções da DF-290 (136)

Pg. 136: informar da necessidade ou não de apontar soluções para os entroncamentos do Anel Viário no trecho da DF-290 com a estrada STM-371, a Avenida Central e a Avenida Contorno, ambas ligando o DF ao Novo Gama – GO.

Pg. 136: informar da necessidade ou não de apontar soluções para os entroncamentos do Anel Viário no trecho da DF-290 com as diversas ruas e avenidas entre as quadras emergentes do setor sul do Gama – DF, principalmente no trecho entre a SC-5 até a rua/avenida entre as quadras 8 e 10, uma vez que a partir deste local o setor sul do Gama é servido de avenida paralela à DF-290 (Avenida Contorno).

Intersecção no entroncamento da DF-290 com a Via SC-5 (136)

Pg. 136: informar no estudo a localização da via SC-5, pois a mesma não foi informada no processo até o presente momento e não consta no Mapa Rodoviário do Distrito Federal versão impressa 2012 e 2014, fonte de consulta das rodovias do DF para esta e outras análises processuais.

Intersecção da DF-180 com a DF-190 (137)

Pg. 137: informar anteriormente a este tópico da necessidade ou não de apontar soluções para o entroncamento do Anel Viário no trecho da DF-180 com a 1ª Avenida Norte, em Samambaia - DF.

Intersecções dos trechos do Arco Norte – DF-206/205 e GO-430 (137)

Pg. 137: informar da necessidade ou não de apontar soluções para o entroncamento do Anel Viário no trecho da “GO-001” com a entrada/saída da uma Pedreira, localizada em Padre Bernardo – GO (15° 28’ 54,19” S e 48° 04’ 22,71” O).

Pg. 137: informar da necessidade ou não de apontar soluções para o entroncamento do Anel Viário no trecho da “GO-001” com a entrada e a saída da continuação no estado do Goiás da rodovia DF-170.

Intersecção da DF-205 com a DF-325 (138)

Pg. 138: de acordo com o “Mapa Rodoviário do Distrito Federal – versão 2012 e 2014”, esta rodovia é denominada de “DF-326” e não “DF-325”. Verificar a pertinência desta informação junto ao DER-DF e corrigi-la se for o caso.

Intersecção da DF-205 com a DF-131 (138)

Pg. 138: caso não prevaleça o atual traçado proposto para o Anel Viário, buscar nova solução técnica para o entroncamento da DF-205 com a DF-131, de modo a favorecer o fluxo de caminhões pesados para a DF-131.

Intersecção da DF-205 com a DF-128 (138)

Pg. 138: eliminar este tópico caso não prevaleça o atual traçado proposto para o Anel Viário. Esta é uma real possibilidade caso não seja verificada um conjunto de soluções que satisfaçam no tocante à minimização/eliminação do atropelamento de fauna entre a ESECAE e a área rural adjacente, já bastante considerável com a rodovia DF-205 apenas implantada neste trecho.

Intersecção da DF-205 com a BR-010/345 (138)

Pg. 138: idem ao anterior.

Intersecção da DF-205 com a DF-405 (138)

Pg. 138: idem ao anterior.

6.5.5 Sugestões de soluções para acesso em trechos de zona rural (138)

Pg. 138: importante considerar uma pavimentação mínima das intersecções de rodovias distritais e vicinais localizadas em áreas rurais junto às rodovias do Anel Viário, uma vez que em outros empreendimentos rodoviários dentro do DF que, quando ignorado a pavimentação do inícios destes corpos estradais, se verifica um acentuado carreamento de terra e lama para a estrada principal, com a consequente degradação e até perda por infiltração da camada asfáltica na via principal.

Arco Leste (139)

Pg. 139: considerar na tabela 6.2 e no descritivo que a segue a situação das obras de arte especiais sobre o córrego Buriti Vermelho e córrego Santo Antônio.

Arco Sul (139)

Pg. 139: caso não prevaleça o atual traçado proposto para o Anel Viário, rever dados da tabela 6.3, eliminando e colocando novas OAE em novas drenagens, tais como no ribeirão Santana e no ribeirão Saia-Velha.

Folha Nº	1763
Processo Nº	391.001.078/2007
Assinatura	264.471-1
Marcado	

17
Handwritten signatures and initials.

Arco Oeste (140)

Pg. 140: considerar na tabela 6.4 e no descritivo que a segue a situação das obras de arte especiais sobre o córrego Capoeira Grande, córrego Vermelho, córrego Tamanduá, córrego Lajinha, córrego Olaria, córrego Chapadinha, rio Descoberto, grota do Manhoso, córrego Salinas, córrego Curralinho, córrego Corguinho e córrego Palmital.

Arco Norte (140)

Pg. 140: considerar na tabela 6.5 e no descritivo que a segue a situação das obras de arte especiais sobre o córrego Largo, córrego Laje, córrego Matão, ribeirão Amador (neste ponto o traçado mergulha no estado do Goiás, verificar drenagens do Goiás), ribeirão Ribeirão, córrego Catingueiro, córrego Bananal, córrego Taquari, córrego Bananal, córrego Estiva, córrego Barriguda, ribeirão Engenho Novo, grota Cambira, córrego Mata do Burro, córrego Queima Lençol, grota Vermelha, córrego Mangabeira, córrego Maria Velha, córrego Sítio Novo e ribeirão Santa Rita.

6.5.7 Sugestões de implantação de pistas duplicadas, faixas adicionais e de trânsito lento para veículos pesados (142)

Pg. 142: a duplicação da BR-080 e DF-240 está sendo tratada no âmbito de outro processo, de nº 0190.000.270/2005 (IBRAM), aguardando do DER-DF a remessa de documentação faltante para o devido prosseguimento.

6.5.8 Sugestões de implantação de passagem de fauna (142)

Pg. 142: Considerar neste tópico que:

1. O aproveitamento de pontes não é medida mitigadora suficiente, ajudam sim e devem ser consideradas, mas precisam de medidas auxiliares que possibilitem a passagem de fauna considerando sua especificidade.
2. A transposição aérea é uma possibilidade, mas sua execução é complexa, devendo nela ser prevista as diversas formas de uso do substrato arbóreo, que tem animais que só atravessam se a passarela forem totalmente protegida (tipo túnel), outras espécies mais territorialistas marcam a passagem e por isso, se não tiver outras alternativas nenhuma espécie mais atravessa.
3. O estudo aponta como solução a instalação de cercas, mas em nenhum momento foi tratado da manutenção e monitoramento das mesmas. As cercas não impedem a ocupação humana, aliás, via de regra se tornam objeto de furto para venda ou utilização própria de prováveis invasores caso não haja programa de monitoramento e manutenção.
4. O cercamento de unidades de conservação é algo controverso e precisa ser discutido em profundidade com a gestão da mesma. É mais interessante do ponto de vista da conservação que seja garantida a travessia segura dos animais do que o cercamento das áreas protegidas.
5. Existe no estudo predileção não fundamentada das matas ciliares como área indicativa de maior risco de atropelamento de fauna. Dados do projeto Rodofauna da SUPEM/IBRAM indicam justamente o oposto. Indiferente desta discrepância, é por meio de campanhas de monitoramento que embasarão a indicação de pontos de maior risco.

7 ESTUDO DE TRÁFEGO E ALTERNATIVAS (147)

Pg. 148: embora não seja pedido neste Parecer uma nova amostragem, deixa-se claro que existe grande tendenciosidade na amostra apresentada, conforme informa a metodologia. Assim, o viés dos valores apresentados é para menos, uma vez que sendo apenas uma amostragem para a contagem volumétrica e classificatórias e pesquisa de origem destino (realizada em janeiro de

2009), deixou-se de fora, intencionalmente ou não, meses de maior pressão no sistema rodoviário do DF, além de não se dispor de parâmetros comparativos dentro do próprio estudo realizado.

Projeções do crescimento do tráfego no Anel Viário do Distrito Federal (153)

Pg. 153: ficou evidente na leitura que a análise “com projeto” e “sem projeto” para o Anel Viário é falha em sua argumentação, ignorando nela elementos argumentativos básicos, senão vejamos: a implantação do Anel Viária foi concebida desde sempre em rodovias já implantadas, algumas não pavimentadas, e em sua imensa maioria já componentes da malha viária das respectivas esferas administrativas, e por isso mesmo as mesmas iriam ser, cedo ou tarde, objeto de pavimentação/duplicação, e não apenas manutenção como dito, visando nessas atividades não um projeto maior, como é o caso do Anel Viário, mas tão somente atender à comunidade adjacente e aos interesses regionais. Tanto isso é verdade que a duplicação da BR-080 (DF-180 na região de Brazlândia) está sendo tratada no âmbito de outro processo de licenciamento ambiental, indiferente de pertencer ou não ao traçado proposto para o Anel Viário. Além desta dinâmica interna ao DF, foi ignorado no descritivo e na tabela o vertiginoso crescimento da frota de automotores nos últimos anos não apenas aqui, mas em todo o país. Repensar a redação deste tópico e dados contidos na tabela 7.2.

Segmento de pista dupla (160)

Pg. 160: verificar na Tabela 7.8 a pertinência de repetição do arco “Oeste” três vezes em detrimento da inexistência de citação dos arcos “Norte” e “Leste”. Se inexistente pistas duplas nos arcos Norte e Leste, citar no texto.

8.2 Arco Sul (167)

Pg. 167-168: considerar no Arco Sul a previsão da Secretaria de Habitação do DF em implantar um novo setor de moradias, uma cidade com até 950 mil habitantes, entre São Sebastião e Santa Maria, Região Sul/Sudeste (DF-140). Da projeção da mesma faz parte o Setor Tororó.

8.4 Arco Norte (168)

Pg. 170: embora informe da possibilidade de se desviar o pesado tráfego do Anel Viário do entorno norte da ESECAE via DF-131 e trecho da DF-128, o EIA não aponta qual foi a consideração da gestão da ESECAE em relação a esta alternativa, que julgamos ser menos danosa que a atualmente defendida em todo o documento.

Pg. 170: ignora o EIA o fato de o município de Formosa-GO receber todo o tráfego pesado via Arco Norte e parte do Arco Oeste do Anel Viário, além da pavimentação da “GO-001” e as intervenções na GO-430, algo que, s.m.j., foge da atribuição do DER-DF em pavimentar/intervir e do IBRAM em licenciar. Considerar isto dentro do prognóstico e em todo o documento sempre que pertinente.

Pg. 168-170: Existe o posicionamento claro em toda esta Informação Técnica da contrariedade desta Equipe no uso da DF-205 no trecho que margeia a ESECAE. Existem dados do projeto Rodofauna, realizado pela SUPEM/IBRAM, que comprovam quanto é maior o atropelamento de fauna nas rodovias pavimentadas e duplicadas no entorno da ESECAE em comparação à não asfaltada DF-205. A pavimentação da DF-205 neste trecho certamente gerará um aumento na taxa de atropelamento de fauna, assim como o humano, ainda mais se for duplicada. Além disso, o impacto na fauna de uma rodovia não se resume apenas ao atropelamento, já que existem alterações significativas no interior de um fragmento florestal que são diretamente relacionadas ao aumento de fluxo de veículos. Existem animais que apresentam repulsa ao piso asfáltico e deixam de atravessar a rodovia, o que diminui o atropelamento, mas também diminui a troca gênica e por consequência a biodiversidade. Reforçando: este Parecer Técnico deixa claro, uma possibilidade plausível de

Fls. nº	1764
Processo nº	391201.093/2009
	264.471-1
Assinatura	

19

alternativa ao uso da DF-205 adjacente à ESECAE, que é o uso da DF-131 e BR-020. Não obstante, caso o empreendedor não vislumbre viabilidade justificada nesta alternativa, somente com passagens de fauna e instalação de radares de 50 km/h a cada quilômetro em todo o trecho da ESECAE (cerca de 10 km) é que se poderá minimizar os efeitos nocivos do asfaltamento da DF-205, além de outras sugestões que poderão surgir ao longo do processo de licenciamento.

8.5 Considerações gerais (170)

Pg. 170: reconsiderar a afirmação de inexistência de necessidade de adoção de alternativas locacionais para o Arco Sul, uma vez que existe em curso a previsão de forte adensamento populacional no setor Tororó e Região Sul/Sudeste (DF-140), na ordem de 950 mil habitantes.

9.1 Metodologia (172)

Pg. 172: informar o(s) critério(s) que leva(m) a equipe técnica a crer que os impactos diagnosticados acontecerão, aqui neste tópico, ou no desenvolvimento dos mesmos.

Meio físico (174)

Pg. 174: considerar como impacto no meio físico a modificação do gradiente hídrico via construção de pontes nos cursos maiores e galerias nos menores. Caso não considere isto um impacto, justificar.

Movimentação de terra (174)

Pg. 174: está sem sentido o trecho "*Impacto certo e de média a alta incidência em função do próprio tipo de empreendimento e da sua localização - Arco*". Ademais, deverão ser descritos os dispositivos legais e técnicos que configuram a atividade de movimentação de terra como atividade sujeita à dispensa de título mineral.

Desenvolvimento e ampliação de processos erosivos (174)

Pg. 174: considerar a possibilidade de aumento dos processos erosivos atualmente existentes, principalmente as grandes voçorocas localizadas no Arco Sul do Anel Viário.

Pg. 174: em geral o conteúdo do tópico está muito simplificado, dada a importância do tópico para a natureza e magnitude do empreendimento. É necessário que sejam expostos dados quantitativos, em percentuais de tal modo que indiquem a área de impermeabilização que será ocasionada pela implantação do Anel Viário e qual a implicação disso com relação às áreas de recarga de aquífero. Também indicar estimativa de geração de efluentes pluviais, após a implantação de alguns trechos e pavimentação de outros, bem como da necessidade de implantação de "baciões" para retenção de efluentes. Indicar quais os locais de maior recarga de aquífero, correlacionadas às áreas onde passarão as vias do Anel Viário. Deverão também ser indicadas/apontadas as áreas sujeitas a maior risco de erosão, considerando o tipo de solo que as compõe, a inclinação do terreno, dentre outros fatores. Sugere-se o uso de mapas para tais indicações. É mencionado que "*risco erosivo apesar de ampliado em relação à situação atual também deverá ser insignificante e reversível*". Assim sendo, deverão ser apontadas as medidas que poderão ser adotadas para assegurar tal reversibilidade.

Produção de ruídos e poeira (174)

Pg. 174: incluir dispositivos legais que indicam os parâmetros máximos de aceite correlacionados à emissão de particulados (poeira) e limites sonoros. Deve-se considerar também que a existência de tais poluições poderá ocorrer não somente na fase de implantação do empreendimento, como também durante sua operação, devido ao tráfego de veículos automotores.

Produção de resíduos (174)

Pg. 174: detalhar o modo de coleta e descarte dos resíduos aqui considerados, baseado em dispositivos legais acerca do assunto.

Degradação nas áreas de empréstimo (174)

Pg. 174: devem ser apontados quais mecanismos poderão ser utilizados para mitigar o impacto apontado, baseando-se em parâmetros técnicos e legais.

Degradação em áreas de bota-fora (174)

Pg. 174: detalhar o planejamento das áreas que poderão receber o excedente do material retirado dos cortes de estrada. Além disso, descrever o tipo de material e quais técnicas serão utilizadas durante a deposição dele nas áreas indicadas.

Pg. 174: as siglas indicadas na Tabela 9.1 devem ter sua significância indicadas no texto, na tabela ou na legenda da tabela.

Contratação de mão-de-obra direta e indireta para a realização do empreendimento (176)

Pg. 176: entende-se que este impacto possui pouco caráter ambiental e bem mais social e econômico. Reescrever com viés ambiental.

Aumento de renda local (176)

Pg. 176: entende-se que este impacto possui caráter ambiental tão evidente quanto social e econômico. Reescrever também com viés ambiental, focando na diminuição da pressão sobre os recursos naturais como possibilidade de fonte de renda local.

Contaminação das águas subterrâneas (177)

Pg. 177: no trecho "*As substâncias acumuladas na superfície das faixas de rolamento como óleos, graxas, borrachas, além do material sólido já carregado pelas águas de escoamento, são acumulados em depressões marginais com risco pequeno de contaminação do aquífero nesses locais*" requer-se que sejam apontadas as diretrizes utilizadas para a afirmação de que o risco de contaminação do aquífero é pequena. Apontar a metodologia em caso de pesquisa primária ou as fontes se secundária. Além disso, devem ser indicadas quais as medidas mitigadoras para tal dano.


Contaminação das águas superficiais (177)

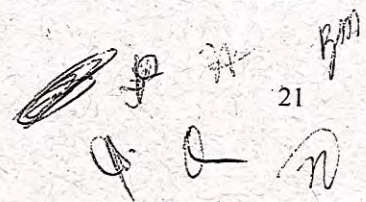
Pg. 177: descrever o tópico mais detalhadamente, indicando se todos os trechos de vias do Anel Viário estarão cobertas por sistema receptor de drenagem e as implicações desse tipo de efluente para a rede de coleta pública.

Aumento da poluição do ar (177)

Pg. 177: o seguinte trecho se apresenta sem sentido ou contraditório: "*Considera-se que este impacto seja atualmente de pequena magnitude e que mesmo com as melhorias previstas não causem efeitos significativos, uma vez que a melhoria das condições operacionais facilitará a dispersão de poluentes.*". Além disso, devem ser descritos os parâmetros técnicos, legais, que tratam dos limites máximos de emissão de poluentes automotores e a estimativa quantitativa de lançamento, considerando o tráfego normal e intenso, no Anel Viário.

Redução da possibilidade de acidentes com cargas perigosas (178)

Folha nº	1765
Processo nº	371.001.098/2008
Assinatura	
Matrícula	264.971-1

 21

Pg. 178: informar objetivamente no desenvolvimento do tópico a(s) razões(ão) que levou ou levaram a equipe técnica a crer que poderá haver redução da possibilidade de acidentes com cargas perigosas. Verificou-se que alguns tópicos possuem esta informação, outros não. Uniformizar.

Interferências com áreas ambientalmente frágeis: unidades de conservação, áreas de proteção ambiental e outras (178)

Pg. 178: Considerar além das citadas, o rol de Unidades de Conservação elencadas no início da análise do EIA/RIMA.

Pg. 178: considerar o isolamento (insularização) das e entre as unidades de conservação, ou o aumento e consolidação da matriz antrópica ao redor delas, como queira, como um impacto direto, negativo e permanente advindo do Anel Viário. Caso desconsidere, justificar.

Aumento dos eventos de atropelamento de fauna (179)

Pg. 179: Na matriz de impacto ambiental, a temporalidade deve ser Curto, a duração do impacto é Permanente, a magnitude é Alta e a probabilidade é Certa.

Afugentamento de fauna (179)

Pg. 179: Existe uma confusão entre ações impactantes, aspecto ambiental e impacto ambiental: A ação impactante é a ação que está sendo realizada no local de análise (por exemplo: desmatamento, tráfego de veículos, etc.); o aspecto ambiental é como essa ação interage com o meio ambiente (Ex: perda de habitat para a fauna – no desmatamento; atropelamento de animais – no tráfego de veículos); e impacto ambiental é qualquer alteração causada no meio ambiente relacionada ao aspecto ambiental (Ex: possível redução da biodiversidade no entorno da rodovia - pela perda de; e possível redução da biodiversidade no entorno da rodovia – pelo atropelamento). Enfim, ações diferentes podem gerar o mesmo impacto, sendo então podendo ser atendidas por medidas de mitigação semelhantes. Deste modo, para reduzir o impacto causado pela implantação do Anel Viário, deve-se focar no aspecto. Exemplo prático: instalação de radares e passagens de fauna se equivalem à recuperação de áreas degradadas como medidas de mitigação para o Impacto “Redução da Biodiversidade”, entretanto comporão programas ambientais diferentes. O monitoramento ambiental deve ser previsto e executado para se verificar se houve ou não melhoria da biodiversidade após a implementação de tais medidas.

Atropelamento de fauna (182)

Pg. 182: As matas de galeria não necessariamente se configuram como os pontos de alto risco de atropelamentos de fauna na região, é preciso se analisar os pontos de maior risco de atropelamento antes de se propor medidas. Além disso, as medidas para a proteção destes pontos não são tão simples como está posto no estudo.

9.4.2 Arco Sul (183)

Pg. 183: está informado que “Medidas simples de proteção destes pontos podem ser adotadas reduzindo significativamente os níveis atuais.” Informar tais medidas.

Pg. 183: está informado que “Medidas especiais deverão ser adotadas nestes trechos para evitar ou minimizar esta perda.” Informar tais medidas.

Perda de conectividade faunística e atropelamento de fauna (183)

Pg. 183: está afirmado no estudo que as melhorias das rodovias não deverão aumentar os impactos sobre a fauna regional e os níveis de atropelamento no Arco Sul. No entanto, não apresentaram nenhum embasamento teórico para essa afirmação, nem de fonte primária nem secundária. Se

haverá aumento de fluxo e velocidade dos veículos é provável que possa haver impacto na fauna local, seja na perda de conectividade e seja pelo atropelamento.

9.4.3 Arco Oeste (183)

Pg. 184: o texto diz que “Grande parte do trecho da BR 020 a ser duplicado situa-se na bacia do rio Descoberto. Conforme já citado, a BR 020 já atravessa a APA, praticamente desde a criação do reservatório...”. A BR-020 está no outro extremo do Anel Viário. As rodovias que circundam o Rio Descoberto são BR-070, ao sul, DF-180 a oeste e BR-080 ao norte.

Atropelamento de fauna (184)

Pg. 184: este impacto não foi descrito, apenas informado que será minimizado com medidas de mitigação. As medidas sugeridas não são suficientes para mitigar impacto desta magnitude e importância, que no mais, está banalizado no estudo.

Interferência com edificações (184)

Pg. 184: foi diagnosticado no EIA a existência de muros de diversas propriedades dentro da faixa de domínio das rodovias DF-180 e DF-290, e aqui foi os mesmos foram ignorados. Considerar.

Estímulo à ampliação da atividade antrópica na região (185)

Pg. 185: interessante e válida a introdução dada no tocante às unidades de conservação no Arco Norte, não obstante, o conceito de Estradas-Parque tem se mostrado mais problemático do que realmente uma verdadeira solução para as unidades de conservação no Brasil, sendo muitas vezes emprestado por muitos legisladores e poucos técnicos para justificar intervenções negativas dentro e no entorno de unidades de conservação do que propriamente protegê-las. Em acréscimo, no DF é fato que a noção de Estrada-Parque pouco ou nada modifica a realidade das rodovias na proteção da biodiversidade remanescente, esteja ela dentro ou fora de áreas protegidas. Reconsiderar a estratégia para o necessário fortalecimento da gestão das unidades de conservação atingidas pelo Arco Norte do Anel Viário. Atente que o desenvolvimento do EIA aponta soluções muito mais interessantes do ponto de vista da conservação, tais como fortalecimento da gestão via construção de cenários proativo de forte governança (local), programas de conservação focados em espécies carismáticas e simbólicas, etc.

Perda da conectividade faunística e atropelamento de fauna (185)

Pg. 185: o estudo menciona que “no caso” de ser necessárias pontes e bueiros na DF-205, estes terão vãos mínimos necessários à passagem de fauna. Supõe-se que, se acaso não for preciso ponte e bueiros, também não terão outras medidas de mitigação? E os demais trechos no Arco Norte, não terão medidas?

Fortalecimento das unidades de conservação e proteção às cavernas (185)

Pg. 185-186: melhorar a redação dos dois últimos parágrafos, que se apresentam bastante desconexos, não estando devidamente amarrados com os anteriores.

Destruição e ameaças à biodiversidade e ao equilíbrio da natureza (186)

Pg. 186-187: eliminar o desnecessário espaçamento entre o final deste tópico e o início do tópico subsequente.

Isolamento da ESECAE (190)

Pg. 190: a caracterização da delimitação da ESECAE ignorou que a lagoa Mestre D’Armas e seu entorno pertence à poligonal desta UC. Refazer considerando a extensão correta desta área protegida.

Faixa Nº	1766
Processo Nº	371.001.073/2001
Assinatura	264471-1
	Município

23
Handwritten signatures and initials.

Pg. 190: no segundo parágrafo acrescentar “e qualquer tentativa de ampliação contínua” após a palavra “isolamento”.

Pg. 190: reforçando, em relação às opções apresentadas no EIA, este Parecer deixa claro sua predileção pela alternativa II, que além de atenuar em muito o problema com a ESECAE, também desvia o trânsito do Anel Viário de dentro do centro de Formosa-GO para o seu entorno. Esta alternativa é a seguinte: adoção da ligação entre a DF-205 e a BR-020 por meio da pavimentação da DF-131, desviando o tráfego do trecho adjacente à ESECAE e mantendo a situação atual no local. Embora esta solução reforce a fragmentação da parte leste ESECAE com sua parte oeste afeita à Lagoa Mestre D'Armas, ainda assim é menos danosa que a pavimentação da DF-205 na face norte da ESECAE.

10.2.1 Medidas relativas ao Arco Leste (192)

Pg. 192: não haverá compensação florestal relativa ao Arco Leste? Justificar.

10.2.2 Medidas relativas ao Arco Sul (195)

Pg. 195: não haverá compensação florestal relativa ao Arco Sul? Justificar.

Pg. 195: considerar medida de estabilização e revegetação das imensas voçorocas presentes no Arco Sul, devidamente diagnosticadas no próprio EIA.

Revegetação da ADA (195)

Pg. 195: levar em consideração na redação deste tópico e na execução da revegetação na fase de instalação, além dos citados estudos, também os estudos que diagnosticam a florística existentes na parte sul da APM São Bartolomeu, APA da Bacia do Rio São Bartolomeu, APA das Bacias do Gama e Cabeça de Veado, ARIE Capetinga-Taquara, Reserva Ecológica do IBGE, Fazenda Água Limpa da UnB e APM Ribeirão do Gama. Se for o caso, rever o conteúdo das tabelas 10.3 e 10.4.

Transposição de fauna junto à áreas alagadas: córrego Samambaia (198)

Pg. 198: estender esta pertinente medida para todos os cursos d'água de maior monta, dispondo esta medida no tópico “10.2.5 Medidas Gerais”, ou explicar o porquê da atenção exclusiva ao córrego Samambaia.

Reposição florestal (201)

Pg. 201: a indicação das unidades de conservação beneficiadas pela compensação florestal deste arco deve ser acordada previamente com o IBRAM/DF e ICMBio.

10.2.4 Medidas relativas ao Arco Norte (201)

Pg. 201: considerar medida que promova a investigação *in loco* de ocorrência de cavidades naturais porventura não diagnosticadas no levantamento de informações secundárias do EIA.

Prevenção à propagação de processos erosivos (201)

Pg. 201: além das medidas elencadas, considerar também o gabionamento nas encostas mais inclinadas e/ou susceptíveis à erosão.

Sinalização junto à ESECAE (201)

Pg. 201: indiferente de qual seja a solução dada para o tráfego do Anel Viário junto à ESECAE, se pela DF-205 ou pela DF-131, a sinalização deve obedecer aos critérios e recomendações expedidos pela SUGAP e Rodofauna (SUPEM/IBRAM). Existem orientações neste sentido expedido no âmbito dos processos de solicitação de pavimentação da DF-131 e clara negativa para a pavimentação da DF-205 no trecho da ESECAE.

Pg. 201: a utilização de placas é sempre bem vinda, mas não pode ser vista como solução única. Não existem dados consistentes sobre a utilização de iluminação como forma de mitigação de atropelamento. É preciso se atentar que nenhuma medida de mitigação deve ter por objetivo afugentar o animal da rodovia, e a medida deve ser pensada também de modo a não atrair o animal, mas focada no propiciar uma travessia segura.

Sistemas de transposição da Fauna junto à ESECAE (201)

Pg. 201: embora o elenco de medidas aqui exposto seja diverso, as medidas no sentido de transposição de fauna, mais apropriado seria "passagem de fauna", devem também se atentar às orientações advindas do projeto Rodofauna do IBRAM, assim como da SUGAP, principalmente no tocante à necessidade ou não de adensamento e localização das passagens.

Pg. 201: a proposta aqui apresentada é interessante, mas não é suficiente. O estudo tacitamente defende que somente onde terão pontes serão instaladas tais medidas de passagem de fauna (transposição), no entanto, deve-se realizar um estudo para verificar os trechos de maior risco de atropelamento.

Revegetação da ADA (201)

Pg. 201: levar em consideração na redação deste tópico e na execução da revegetação na fase de instalação, além dos citados estudos, também os estudos que diagnosticam a florística existentes no Parque Nacional de Brasília, APA de Cafuringa e Estação Ecológica das Águas Emendadas. Se for o caso, rever o conteúdo das tabelas 10.7 e 10.8.

Reposição florestal (205)

Pg. 205: a indicação das unidades de conservação beneficiadas pela compensação florestal do Arco Norte deve ser acordada previamente com o IBRAM/DF, SEMARH/GO e ICMBio.

Projeto paisagístico e recuperação de corredores (205)

Pg. 205: além do IBRAM/DF, esta medida deve ser objeto de interesse e participação oficial da SEMARH/GO e do ICMBio, uma vez que a região entre a DF-180 e DF-170 envolve o território do Goiás e adjacências do Parque Nacional de Brasília. No mais, é aplicável também esta medida no Arco Sul, na região afeita à Fazenda Água Limpa da UnB e ARIE Capetinga Taquara com a área da Marinha. Considerar esta possibilidade.

Monitoramento do sistema de drenagem pluvial (205)

Pg. 205: como medida preventiva e corretiva, prever o gabionamento e plantio de gramíneas das encostas mais susceptíveis à erosão direcionada ao sistema de drenagem pluvial.

Monitoramento da qualidade das águas (205)

Pg. 205: ajustar o monitoramento da qualidade das águas de modo com que os parâmetros sejam os mesmos aplicados nas análises trimestrais de qualidade das águas das 47 estações de monitoramento da ADASA. Também apresentar os resultados conforme a metodologia dos Indicadores de Qualidade Ambiental – IQA da ADASA a fim de que os relatórios a serem entregues comparem os resultados obtidos ao longo do Anel Viário com todo o DF. Os parâmetros utilizados pela ADASA serão os seguintes:

- DBO (mg/L)
- Nitrato total (mg/L NO₃)
- Fósforo total (mg/L PO₄)
- Coliformes termotolerantes (NMP/100mL)

Folha Nº	1767
Processo Nº	391.001.093/2009
Assinatura	264.471-1
Matrícula	

- pH
- Oxigênio Dissolvido (%OD)
- Temperatura (°C)
- Turbidez (UNT)
- Resíduos totais (mg/L)

Sinalização preventiva ao atropelamento de animais (206)

Pg. 206: conforme relato dos biólogos envolvidos na análise do EIA/RIMA, as medidas aqui informadas não atendem plenamente como sinalização preventiva ao atropelamento de fauna. Assim, tais medidas devem se concebidas em conjunto com o projeto Rodofauna e SUGAP do IBRAM.

Pg. 206: a utilização de placas tem pouca eficiência prática, conforme estudos do projeto Rodofauna do IBRAM.

Pg. 206: citar a fonte da afirmação de que 70% dos atropelamentos são intencionais ou por prazer, descaso ou ainda para utilizar o animal como alimentação.

Pg. 206: a utilização de sonorizadores para alertar o animal que se encontra próximo ou atravessando a pista, da presença do veículo, para evitar o atropelamento não possui embasamento técnico, s.m.j. Corrigir ou referenciar tecnicamente a afirmação.

Sistemas de transposição para a fauna (206)

Pg. 206: avalia-se que elenco das medidas expostas é diverso e pertinente. Não obstante, tais medidas e complementações no sentido de transposição de fauna, melhor seria dizer “passagem de fauna”, devem obedecer ao que for solicitado pelo projeto Rodofauna (SUPEM/IBRAM), assim como orientações advindas da SUGAP, principalmente no tocante ao adensamento e localização.

Pgs. 206-207: as medidas propostas são oportunas, mas não suficientes e não devem ser programadas apenas ao longo de matas ciliares. Como anteriormente dito, no cercamento de unidades de conservação é necessário consultar a gestão das mesmas, sendo mais importante garantir a travessia segura do animal. Dizer sobre o responsável sobre a instalação e monitoramento e manutenção de toda a cerca.

Desobstrução do canteiro central (207)

Pg. 207: informar a metodologia de pesquisa de identificação dos pontos de maior fluxo de fauna para não instalação de *guard rail*. A instalação de *guard rail* está relacionada com a segurança do tráfego, e se existirem medidas de mitigação bem realizadas e bem mantidas, não tem por que não colocar *guard rail* onde necessário for.

Sinalização viária vertical (207)

Pg. 207: considerar na sinalização vertical a proximidade com unidades de conservação. Verificar junto ao ICMBio, IBRAM/DF e SEMARH/GO como cada um destes órgãos trata a padronização de sinalização rodoviária de unidades de conservação.

Execução de programas de comunicação social (207)

Pg. 207: deixar inequívoco que tal programa deverá ter um caráter participativo e emancipatório, a fim de que não seja executado de modo apartado dos interesses locais e regionais, ao tempo em que promova a conscientização, mas que também instigue a autonomia destas populações.

Recuperação de áreas degradadas (208)

Pg. 208: além das medidas elencadas, prever também o gabionamento como medida estabilizadora de áreas de encosta sempre que necessário, a fim de evitar escorregamentos perda de matéria vegetal incorporada.

Controle de emissões atmosféricas (208)

Pg. 208: prever que nas áreas próximas aos assentamentos humanos, considerar o turno de trabalho das 8 da manhã até às 18 da tarde a fim de evitar a dispersão de poluentes em horário de descanso da população do entorno, assim como horário reduzido no sábado e devendo-se evitar domingos e feriados, como forma de minimizar os incômodos à população.

Execução de programa de educação ambiental (208)

Pg. 208: além do previsto, deve haver também a consideração da educação ambiental voltada para o trânsito.

Pg. 208: o programa de educação ambiental deve estar em consonância com os ditames da Lei Distrital nº 3.833, de 27 de março de 2006, Lei Federal nº 9.795, de 27 de abril de 1999, Decreto Distrital nº 31.129, de 04 de dezembro de 2009 e Instrução IBRAM nº 58, de 15 de março de 2013.

Monitoramento dos níveis de ruídos (209)

Pg. 209: prever que nas áreas próximas aos assentamentos humanos, considerar o turno de trabalho das 8 da manhã até às 18 da tarde a fim de propiciar paz e descanso à população do entorno, assim como horário reduzido no sábado e devendo-se evitar domingos e feriados, como forma de minimizar os incômodos à população.

10.3.2 Monitoramento das passagens de fauna e registro de atropelamento (209)

Pg. 209: avalia-se como incipiente o programa de monitoramento das passagens de fauna. Assim, devem ser consideradas as complementações advindas do projeto Rodofauna do IBRAM, assim como orientações advindas da SUGAP.

Pg. 209: ressalta-se neste tópico que somente com a operação das rodovias é que de fato será possível identificar os pontos de maior probabilidade de acontecer atropelamentos e a partir desta identificação, serão necessárias instalações de medidas de mitigação. Assim, deve-se destinar parte do orçamento para a instalação futura de medidas de mitigação.

11 PROGRAMAS AMBIENTAIS (210)

Pg. 210: dada a magnitude do empreendimento, é interessante a concepção de um “Programa de Comunicação Interinstitucional”, a fim de seja antevisto convergências/divergências e dificuldades/potencialidades da implantação do Anel Viário junto às diversas instituições governamentais na esfera Federal, Distrital, Estadual e Municipal, além da previsão de convocação de organizações não governamentais interessadas na questão. Visando apenas dar um panorama mínimo destes atores institucionais imprescindíveis de constituírem estes debates programáticos, recomenda-se a chamamento do ICMBio, IBRAM/DF, SEMARH/DF, SEMARH/GO, DNIT, DER-DF, AGETOP/GO, ADASA, MP, prefeituras afetadas, representante das empresas do Polo JK, dentre vários outros atores. Neste proceder, muitos problemas visíveis apenas com a operação do Anel Viário poderão ser clareados de antemão, dada a multiplicidade de visões, e por isso mesmo, podem estes ser evitados, atenuados ou contornados com maior celeridade e eficiência e menor gasto de tempo e recursos humanos e financeiros, públicos e privados.

Instrumentos técnicos para supervisão ambiental das obras (213)

Pg. 213: entendemos que a “Avaliação periódica da eficiência dos programas ambientais relacionados às intervenções físicas previstas” (9º item das competências da Supervisão ambiental das obras) e os “Relatórios periódicos (trimestrais) de supervisão ambiental” (item 10º) são instrumentos técnicos excelentes para a contínua supervisão ambiental das obras. Caso assim não considere ou ambos estejam nominados diferentemente (é o que parece em relação à avaliação), justificar e/ou informar, respectivamente.

Folha Nº	1768
Processo Nº	391.001.098/2008
Assinatura	264.471-1
Notícia	

27
Handwritten initials and marks.

Divulgação junto às entidades envolvidas (214)

Pg. 214: a divulgação do Anel Viário junto às entidades envolvida pode ser feita dentro deste programa e também no “Programa de Comunicação Interinstitucional” anteriormente previsto, apresentando naquele os resultados ou controvérsias alcançados neste. Agindo assim, evita-se exposição negativa e extraoficial de controvérsias interinstitucionais ao tempo em que se melhora a imagem do empreendimento e do empreendedor junto aos interessados.

11.3 Programa de educação socioambiental (215)

Pg. 215: verificar a pertinência do escopo deste tópico com a Lei Distrital nº 3.833, de 27 de março de 2006, a Lei Federal nº 9.795, de 27 de abril de 1999, o Decreto Distrital nº 31.129, de 04 de dezembro de 2009 e a Instrução IBRAM nº 58, de 15 de março de 2013.

Compensação ambiental (216)

Pg. 216: atualizar os valores apresentados na tabela 11.1.

Pg. 217: em relação ao Arco Norte, considerar alguma unidade de conservação de proteção integral localizada no estado do Goiás, ou promover a criação de alguma UC, conforme o interesse da SEMARH/GO, preferencialmente que seja próxima ao Anel Viário. Também é interessante ouvir as prefeituras goianas com interface com o empreendimento, como é o caso da de Formosa-GO. Muito embora nenhuma UC estadual goiana esteja diretamente afetada com o empreendimento (confirmar esta informação junto à SEMARH/GO), o estado do Goiás e alguns municípios seus serão positiva e negativamente impactados pelo Anel Viário.

11.9.1 Metodologia (220)

Pg. 221: nas tabelas 11.2 e 11.3 eliminar os pontos finais nos parágrafos nos registros da coluna Descrição ou colocar pontos finais em todos.

11.10 Programa de gerenciamento de resíduos sólidos depositados às margens dos trechos (222)

Pg. 222: é possível que na descrição dos resíduos sólidos considerados objeto deste programa, seja incluído os resíduos sólidos oriundos de despejos clandestinos da população e de empresas, assim como ações de prevenção e combate a esta prática?

11.11.4 Metodologia (227)

Pg. 227: A metodologia é interessante, mas é preciso atentar para os seguintes complementos:

1. Não é possível realizar o monitoramento de fauna atropelada de todo o anel viário em apenas 01 dia, assim, como esforço amostral se recomenda a divisão do anel viário em trechos de aproximadamente 100 km, lembrando que os trechos duplicados devem ser percorridos em ambos os sentidos. Em função disso, é imprescindível que o trabalho seja realizado por mais de uma equipe, pois somente uma equipe não consegue uma frequência mínima suficiente para uma amostragem significativa.
2. O intervalo máximo entre as campanhas deve ser de 03 dias, sendo que o ideal é que fosse de ao menos 48 horas
3. A realização de monitoramento a pé ou de bicicleta contaminará a análise, enviezando os dados, dando a falsa impressão de que nos pontos definidos como de alto risco ocorram mais atropelamentos, quando na verdade pode ser apenas uma resposta a forma de amostragem. Se for para fazer monitoramento a pé, que sejam em pontos sorteados aleatoriamente.
4. Cada equipe de observadores deve ser formada por 03 membros, no mínimo.
5. Não deve-se realizar translocação de animais vivos.

6. Animais atropelados e ainda vivos deverão ser encaminhados para o CETAS.
7. Todos os animais encontrados deverão obrigatoriamente (e não se possível) ser georreferenciados.
8. A identificação dos animais apenas pelo nome comum não é recomendada, pois pode gerar erros ou generalizações como sapo, morcego, entre outros. A equipe deve buscar a identificação até o máximo nível taxonômico possível entre classe e espécie.
9. A anotação do sentido provável do deslocamento do animal antes de ser atropelado é um dado importante e deve anotado sempre que haja um grau de certeza dessa informação. Entretanto, por experiência, é praticamente impossível afirmar isso na maioria das vezes, já que a maioria das carcaças mudam muito de posição antes de se posicionarem definitivamente em um local.
10. Não utilizar metodologias diferentes de amostragem (a pé e de carro), a não ser que se queira avaliar a eficiência da amostragem feita de carro, ou se a amostragem a pé seja sempre em pontos aleatórios.

11.11.5 Monitoramento dos atropelamentos (227)

Pg. 227: considerar na metodologia do monitoramento de animais o uso do URUBU Mobile, aplicativo inédito que possibilita a qualquer pessoa ou instituição auxiliar no monitoramento nacional da fauna atropelada.

11.12 Programa de monitoramento da quiropterofauna e de fortalecimento da integridade das cavernas na região do Arco Norte (228)

Pg. 228: considerando o trecho *“Desta forma, podem-se desconsiderar quaisquer possibilidades de danos à estrutura das galerias subterrâneas, como aqueles resultantes de vibração de máquinas ou equipamentos e explosões durante a implantação e operação das rodovias, exceto no que diz respeito ao uso de rocha diretamente dos afloramentos onde se situam as cavernas.”* – já mencionado, solicita-se que sejam apresentadas as razões que embasam tal afirmativa, utilizando-se parâmetros legais e numéricos para isso. Se informação primária, informar a metodologia, se secundária, citar a fonte.

Plano de controle e recuperação de áreas de jazidas e empréstimos (237)

Pg. 237-239: adequar aqui e na execução o que for pertinente e em relação à camada superior de solo removido, estocagem e utilização do mesmo com a Instrução nº 174, de 26 de julho de 2013, que dispõe sobre a correta utilização e destinação final do topsoil oriundo de supressão de vegetação nativa no Distrito Federal.

12 CONCLUSÕES E RECOMENDAÇÕES (241)

Pg. 242: rever a afirmação de que não haveria alternativa de locação do Arco Norte na região da ESECAE em outra região do próprio DF ou mesmo de Goiás, sem a necessidade de abertura de novas rodovias em áreas virgens, com a possibilidade de impactos ambientais mais significativos, uma vez que o próprio estudo aponta solução mais interessante do ponto de vista econômico, social e ambiental, com o qual concordamos. Refere-se aqui à solução via DF-205 – DF-131 – BR-020. Caso discorde, justificar.

Pg. 243: enfatizar na descrição do Arco Norte que seu traçado na região da APA de Cafuringa se insere num contexto de diversas cavernas que abrigam fauna ameaçada de extinção e potencialmente dispersora do vírus da raiva e de outras zoonoses, com está bem enfatizado no diagnóstico.

Folha N°	1769
Processo N°	391.001.093/2008
Assinatura	264.471-1
Matrícula	

29

(Handwritten signatures and initials)

12.1 Considerações gerais (244)

Pg. 244: diante da atual realidade do entorno do Anel Viário, rever a afirmação de que não há necessidade de adoção de alternativas locais para os arcos leste, sul e oeste, uma vez que considerando o adensamento humano previsto para a região do Tororó, a implantação do Expresso DF e a maximização do Polo JK, é interessante que seja repensado o traçado, principalmente no tocante a não utilização da DF-140 como parte integrante do traçado. Caso discorde, justificar.

13 EQUIPE TÉCNICA (245)

Pg. 246: dispor no quadro técnico com as devidas assinaturas dos membros da equipe.

Pg. 246: informar no quadro técnico o Registro no Conselho de Classe faltantes, quatro ao total.

4.2. Mapas

Os mapas apresentados no EIA/RIMA estão na escala adequada, contendo os elementos mínimos solicitados, restando algumas objeções pontuais, quais sejam:

Mapa de Geologia da área de influência indireta (717)

Não foi encontrado indicativo do Distrito Federal correspondente à seção de corte A-A'.

Mapa de Geomorfologia da área de influência indireta (718)

Além de não ser encontrado indicativo do Distrito Federal correspondente à seção de corte A-A', o esquemático é idêntico ao do mapa de geologia, embora a temática não seja a mesma.

Mapa de Situação fundiária (730)

Informar a situação fundiária fora do DF e não apenas dizer que são "Terras fora do limite do DF". Espacializar as faixas de domínio das rodovias do DER-DF e DNIT.

4.3. Relatório de Impacto ao Meio Ambiente – RIMA

4.3.1. Orientações gerais para o RIMA

Em geral o RIMA se apresentou pouco acessível aos leigos. Basicamente avaliou-se o RIMA como um mero resumo do EIA, onde os textos não sofreram pouca ou nenhuma adequação visando fluidez mais palatável aos leigos interessados, sendo quase que idênticos em sua estrutura em relação quando comparado ao EIA. Enfim, avalia-se o RIMA apresentado como ineficaz em sua missão de informar ao público em geral, algo somente proforma, o que foge da sua natureza.

Expressões técnicas - como Unidades de Conservação, fatores bióticos e abióticos, meandrante, jusante, montante, ictiocórica, magnitude, dentre várias outras - não foram conceituadas e nem traduzidas para um linguajar mais popular, nem ao menos tiveram uma nota de rodapé conceitual.

Foi verificado que existem tópicos citados no sumário que não constam dentro do documento, e vice-versa. Recomenda-se que se faça uso da ferramenta "Nível de tópico" para geração do sumário automático e livre de erros, caso o processador do texto seja o Word.

Deste modo, é imperioso que seja disposto no RIMA tudo o que ficou estabelecido nas adequações do EIA e na Audiência Pública, mas de modo com que o resultado final seja muito mais inteligível ao público não especialista.

O fato de o RIMA se apresentar "monótono" tal como o EIA, com pouco uso de ícones, gráficos, fotos, figuras e tabelas, contribui em muito para esta não aprovação da versão preliminar. Seria interessante que a boa formatação da versão final seja uma preocupação ao elaborador, a fim

de que o documento final do RIMA tivesse um mínimo de preocupação estética, fugindo do insosso padrão de academia.

4.3.2. Orientações específicas para o RIMA

1 – O QUE É O RIMA DO ANEL VIÁRIO (4)

Pg. 1: O conceito de RIMA presente no 1º parágrafo deste tópico é a nosso ver equivocado e talvez explique em muito o quanto este RIMA não se presta ao seu propósito de informar à população mais leiga sobre os propósitos e consequências do Anel Viário. Sugerimos o seguinte conceito de RIMA (ARAÚJO *et al.*, 2011¹), e sua consideração no mesmo:

“RIMA é o instrumento de comunicação do EIA à administração pública e ao cidadão, por esse motivo, deve ter uma linguagem mais acessível.”

Pg. 1: sendo também um instrumento educativo, o subtópico “Áreas Protegidas (O Anel Viário interfere com alguma Unidade de Conservação?)” deveria ser chamado de “Unidades de Conservação (O Anel Viário interfere com alguma Unidade de Conservação?)” a fim de não replicar o erro conceitual de crer que Área Protegida é sinônimo de Unidade de Conservação. Conforme o Plano Estratégico Nacional de Áreas Protegidas – PNAP (Decreto nº 5.758, de 13 de abril de 2006), embora não defina claramente o que são especificamente Áreas Protegidas, deixa antever que além das Unidades de Conservação, também considera as Zonas de Amortecimento, Terras Indígenas, Terras Ocupadas por Remanescentes das Comunidades dos Quilombos, Áreas de Preservação Permanente – APPs e Reservas Legais também como Áreas Protegidas.

4.1 Para as obras do Anel Viário será necessário abrir muitas rodovias novas? (14)

Pg. 14: trocar de lugar este tópico com o logo abaixo dele.

Pg. 14: adequar o texto em função das adequações aos traçados defendidos por esta Equipe, principalmente na região da ESECAE e Polo JK, caso estas novas concepções prevaleçam.

4.2 O que é o Anel Viário e por onde ele passa? (14)

Pg. 14: trocar de lugar este tópico com o logo acima dele.

Pg. 14: corrigir “rodovias federais e distritais” por “rodovias federais, estaduais e distritais”, caso as concepções de traçado do Anel Viário contemple rodovias nestas três jurisdições, como é no atual traçado e as proposições defendidas nesta Informação Técnica.

Pg. 14: substituir a figura 4.1 em função das adequações aos traçados defendidos por esta Equipe, caso estas novas concepções prevaleçam.

Pg. 15: adequar a tabela 4.1 no que for pertinente às adequações de traçado do Anel Viário e modificações no EIA.

4.3 As melhorias projetadas para as rodovias do Anel Viário serão as mesmas em todos os arcos? (16)

Pgs. 16-17: adequar a tabela 4.2 no que for pertinente às adequações de traçado do Anel Viário e modificações no EIA.

4.4 Não há outras alternativas para a localização do Anel Viário? (17)

¹ ARAÚJO, A. F.; MONTEIRO, D. N. A.; MORAIS, F. Q.; ARRUDA, R. A.; FARIAS, M. S. S. Principais considerações sobre o estudo de impacto ambiental. Centro Científico Conhecer, Enciclopédia Biosfera, 31/05/2011. Disponível em <http://www.conhecer.org.br/enciclop/2011a/ambientais/principais%20consideracoes.pdf>

Folha Nº	1770
Processo Nº	391.001.098/2009
	264.471-1
Assinatura	

31
Handwritten signatures and initials.

Pg. 17: revisar este tópico no que for pertinente às adequações de traçado do Anel Viário e modificações no EIA, principalmente na afirmação de inexistência de alternativas ao traçado do Arco Sul e imperiosidade de adequação no traçado do Arco Norte ao longo do contato da DF-205 com a ESECAE.

Pg. 18: indiferente do que ficar decidido, colocar mais figuras apontando as sugestões apontadas pelos membros da Equipe e outras advindas da Audiência Pública.

Pg. 18: não se pode afirmar que existe autorização ou anuência tácita no fato de o zoneamento do Plano de Manejo da ESECAE não apresentar "diretrizes relativas à pavimentação do trecho da DF-205" e, portanto, não restringir "a possibilidade de pavimentação do trecho em estudo na DF-205". Temos aqui análise tendenciosa e equivocada do empreendimento, indo contra uma das diretrizes gerais do Termo de Referência do EIA/RIMA, que solicita que na elaboração dos estudos a adoção de procedimentos metodológicos que evitem uma visão setorial e fragmentada da situação. No mais, deve existir autorização formalizada da gestão destas áreas a fim de tal proposta de traçado se efetive.

5.2 Quais foram os aspectos estudados para o diagnóstico ambiental? (22)

Pgs. 22-41: basicamente estas páginas se configuram como um mero resumo do EIA, sendo pouco compreensível e útil para o público em geral. Seria bem mais interessante uma narrativa linear e agregada dos três aspectos analisados, e não setORIZADA por Arcos, ao invés do uso deles, indicar os núcleos urbanos e rurais próximos do que se quer informar. Caso insista nessa exposição de tópicos do diagnóstico conforme se encontra no EIA, antes de cada tópico temático explicitar o que cada uma destas abordagens temáticas busca estudar e seus principais conceitos, já que é fato que o grande público em geral não sabe o que vem a ser "Geomorfologia", sua importância e alcance neste tipo de estudo, assim como não sabe, em geral, o que significa "gleissolos", e assim por diante. Evitar o uso de nomes científicos de espécies da fauna e flora, mas se acaso achar pertinente manter os nomes científicos, justificar e deixar os mesmos com a formatação que a norma exige (em itálico). Passar corretor ortográfico (tecla F7 no Word) e seguir as recomendações de correções nos nomes de Unidades de Conservação. Então, reformatar de modo a evitar textos longos, cansativos e de pouco acréscimo aos leitores.

c) Meio antrópico (25)

Pg. 25: explicitar o significado da sigla CIF.

Uso e ocupação (25)

Pgs. 25-26: uniformizar os valores na tabela 5.2, colocando ponto separador de milhar nos números, eliminando casas decimais nas colunas "Área m²" e "Área (ha)", eliminando casas decimais acima de dois dígitos e sempre em todos os casos arredondando os valores finais.

5.2.2 Arco Sul (27)

Pgs. 27-31: revisar este tópico no que for pertinente às adequações de traçado do Anel Viário e modificações no EIA, principalmente na afirmação de inexistência de alternativas ao traçado do Arco Sul.

a) Meio físico (27)

Pg. 28: acrescentar no 1º parágrafo a tangência de rodovia do Arco Sul com os dois módulos da ARIE Capetinga-Taquara.

Hidrografia (28)

Pg. 28: corrigir a tabela 5.4 de acordo com as modificações no EIA.

Uso e ocupação (30)

Pg. 30: uniformizar os valores na tabela 5.6, colocando ponto separador de milhar nos números, eliminando casas decimais nas colunas “Área m²” e “Área (ha)”, eliminando casas decimais acima de dois dígitos e sempre em todos os casos arredondando os valores finais.

Pg. 31: na tabela 5.7 dispor a ARIE Capetinga-Taquara, informando que tangencia a rodovia DF-001.

Hidrografia (33)

Pg. 33: corrigir a tabela 5.9 de acordo com as modificações no EIA.

Vegetação (33)

Pg. 33: informar que a o Arco Oeste tangencia também com a Floresta Nacional de Brasília.

Uso e ocupação (35)

Pg. 35: uniformizar os valores na tabela 5.10, colocando ponto separador de milhar nos números, eliminando casas decimais nas colunas “Área m²” e “Área (ha)”, eliminando casas decimais acima de dois dígitos e sempre em todos os casos arredondando os valores finais.

5.2.4 Arco Norte (37)

Pgs. 37-40: revisar este tópico no que for pertinente às adequações de traçado do Anel Viário e modificações no EIA, principalmente na imperiosidade de adequação no traçado do Arco Norte ao longo do contato da DF-205 com a ESECAE.

a) Meio físico (37)

Pg. 37: omissão do relevo afeito à APA de Cafuringa e a presença de diversas formações cársticas e grutas nesta região. Informar sobre o mesmo e suas consequências para a implantação e operação do empreendimento.

Fauna (39)

Pg. 39: informar sobre o transito de fauna entre o Parque Nacional de Brasília e a APA de Cafuringa, o que poderá ser interrompido, limitado ou perigoso após a implantação do Anel Viário.

Uso e ocupação (40)

Pg. 40: uniformizar os valores na tabela 5.14, colocando ponto separador de milhar nos números, eliminando casas decimais nas colunas “Área m²” e “Área (ha)”, eliminando casas decimais acima de dois dígitos e sempre em todos os casos arredondando os valores finais.

Pg. 40: na tabela 5.15, considerar o Parque Nacional de Brasília, informando sua tangência em relação à rodovia goiana “GO-001”.

5.3 Quais foram os resultados obtidos, por Arco, nas Áreas de Influência do Anel Viário?

Inexistente no RIMA: embora conste no sumário, este tópico não consta no RIMA. Verificar a pertinência do mesmo na readequação do conteúdo e apresentação do RIMA final e se considerado positivo, dispor conteúdo pertinente ao mesmo.

6 – O ANEL VIÁRIO INTERFERE COM ALGUMA UNIDADE DE CONSERVAÇÃO? (41)

Pgs. 41-44: promover neste capítulo todas as adequações solicitadas no EIA, principalmente no tocante às afirmações de que o Anel Viário não interferirá em Unidades de Conservação.

Folha Nº	1771
Processo Nº	391.001.098/2009
Assinatura	264471-1
Matrícula	

Pgs. 43-44: atualizar o rol de UCs elencadas no mapa sem numero (Pg. 43) e no quadro equivocadamente referenciado como figura 6.1 (Pg. 44), discorrendo a seguir sobre cada uma das UCs com interface no Anel Viário, explicitando objetivamente as interferências diretas e indiretas que o Anel Viário causará.

7 - O ANEL VIÁRIO IRÁ CAUSAR IMPACTOS AO MEIO AMBIENTE? CASO SIM, O QUE SERÁ FEITO PARA RECUPERAR? (45)

Pg. 45-63: este tópico é basicamente um resumo do EIA. Reformar e apresentar este capítulo todo de modo menos tecnicista, sendo mais direto e claro ao público objeto de um RIMA. Caso justifique sua atual formatação, promover as adequações abaixo.

Pg. 45: substituir "*Basicamente, estas formas de "recuperação ambiental" podem ser explicadas da seguinte forma*" por "*São três as formas de prevenção e compensação de impactos ambientais consideradas no Anel Viário:*".

Pg. 45: a tentativa de definir medidas mitigadoras e compensatórias se mostra reprodutora de equívocos. Recomendam-se as seguintes definições:

- **Medidas mitigadoras:** são medidas destinadas a prevenir impactos negativos ou reduzir a provável grandeza de cada impacto.
- **Medidas compensatórias:** medidas destinadas a compensar impactos ambientais negativos, principalmente os custos sociais que não podem ser evitados ou o uso de recursos ambientais não renováveis.

a) Reposição florestal (54)

Pg. 54: em "*Para cumprimento dessa exigência legal*"; informar explicitamente qual é a exigência.

Pg. 54: especificar unidades de conservação federais também como passíveis de recebimento de compensação ambiental.

b) Programa de compensação ambiental e florestal (57)

Pgs. 57-58: promover as modificações pertinentes solicitadas e realizadas no conteúdo do EIA, principalmente no tocante às Unidades de Conservação elencadas para a compensação ambiental.

c) Programa de acompanhamento e monitoramento das passagens de fauna (60)

Pg. 60: promover as modificações pertinentes solicitadas e realizadas no conteúdo do EIA, principalmente no tocante às soluções encontradas para a prevenção de/atropelamento de fauna silvestre.

d) Programa de monitoramento da quiropterofauna e de fortalecimento da integridade das cavernas na região do Arco Norte (60)

Pg. 61: dispor o mapeamento do quadrante formado pelos quatro pares de coordenadas informadas para a prospecção de cavernas no Arco Norte.

f) Manual ambiental de construção (62)

Pg. 62: atualizar o manual de acordo com as adequações sugeridas no EIA/RIMA, assim como aos programas governamentais e legislação pertinente à temática do manual que estejam atualmente em curso no DF e no Brasil.

8 - QUAIS AS CONCLUSÕES DA EQUIPE SOBRE O ANEL VIÁRIO? (64)

Pg. 65: contrapor a falsa noção que o fato de Anel Viário ser implantado em malha viária já aberta não trará impactos significativos ao meio ambiente (penúltimo parágrafo da página), uma vez que a

modificação das condições de utilização e o consequente adensamento do tráfego certamente promoverá impactos não atualmente em curso.

8.1 Arco Leste (66)

Pg. 66: no terceiro e quarto parágrafo repete-se o equívoco de se crer que os únicos impactos ambientais do Anel Viário neste arco se deem nas matas de APPs em locais específicos de travessias de cursos d'água, desconsiderando que a modificação das condições de utilização e o consequente adensamento do tráfego certamente promoverá impactos não atualmente em curso, principalmente em relação ao atropelamento de fauna. Justificar tecnicamente ou reconsiderar.

8.2 Arco Sul (66)

Pg. 66: considerar as adequações promovidas no Arco Sul conforme informa este Parecer Técnico e desdobramento das Consultas Públicas.

8.4 Arco Norte (67)

Pgs. 67-68: considerar o posicionamento da SEMARH/GO no empreendimento, ignorada até o momento, sendo o estudo indiferente ao fato de que o Anel Viário situar-se também em território do estado do Goiás.

Pg. 67: considerar as adequações promovidas no Arco Norte conforme informa este Parecer Técnico e desdobramento das Consultas Públicas.

Pg. 67: acrescentar no primeiro parágrafo o fator topografia, cavernas e presença de quirópteros como sendo outros grandes diferenciais do Arco Norte.

Pg. 68: atenuar a noção de inviabilização da utilização da BR-020 como integrante do Anel Viário, isto é, especificar qual o trecho inviabilizado da BR-020, uma vez que poderá a mesma ser utilizada a fim de se não promoção do isolamento da ESECAE e do envio do pesado tráfego do DF diretamente para a mancha urbana de Formosa – GO.

Pg. 68: justificar tecnicamente ou eliminar a afirmativa de inexistência de alternativas de traçado ao longo do Arco Norte.

Pg. 68: incluir nos possíveis impactos a pressão sobre as cavernas e a disseminação de vetores de doenças de origem silvestre, principalmente às relacionadas a presença de quiropterofauna.

Pg. 68: como dito anteriormente, não se pode afirmar que existe autorização ou anuência tácita no fato de o zoneamento do Plano de Manejo da ESECAE não apresentar "*diretrizes proibitivas à pavimentação do trecho da DF-205*" e, portanto, não restringir "*a possibilidade de pavimentação do trecho em estudo na DF-205*". Temos aqui análise tendenciosa e equivocada do empreendimento, indo contra uma das diretrizes gerais do Termo de Referência do EIA/RIMA, que solicita que na elaboração dos estudos a adoção de procedimentos metodológicos que evitem uma visão setorial e fragmentada da situação.

8.5 Considerações Gerais (69)

Pg. 69: considerar o posicionamento da SEMARH/GO no empreendimento, ignorada até o momento, sendo o estudo indiferente ao fato de que o Anel Viário situar-se também em território do estado do Goiás.

Pg. 69: justificar tecnicamente ou não afirmar que inexistem alternativas locais para o traçado dos Arcos Sul, Leste e Oeste, uma vez que não foram realizadas Consultas Públicas necessárias e nem foram aferidas pelo empreendedor as considerações tecidas nesta Informação Técnica.

Índice de tabelas (71)

Pg. 71: é verificada agregação de quadros e tabelas, considerando ambos como um mesmo instrumento de redação. Informa-se que tabelas contêm dados passíveis de quantificação (operações

Folha Nº	1772
Processo Nº	371.001.070/2009
	264471-1
Assinatura	Marilene

aritméticas) e quadros contem apenas textos e/ou valores meramente informativos. Justificar esta agregação ou promover a separação.

Pg. 71: eliminar a duplicidade na chamada da tabela 7.3.

2-MAPA DE SITUAÇÃO (5)

Pg. 6: acertar o posicionamento das linhas indicativas de localização do Distrito Federal no Brasil.

3.1.1 Introdução (9)

Pg. 9: o mês e o período de amostragem do estudo de tráfego é tendencioso e questionável. Sendo janeiro, os valores aferidos provavelmente se apresentaram menores do que nos meses restantes, e sendo representativos de apenas um mês, desconsidera a sazonalidade do tráfego. Justificar ou rever, e dada a importância deste estudo para o Anel Viário e o tempo decorrido, janeiro de 2009 até o presente, seria extremamente pertinente sua atualização.

4.4. Estudos

4.4.1. Orientações gerais e específicas para os Estudos

Os estudos apresentados não foram objeto de avaliação por parte da Equipe Multidisciplinar. Foi deliberado que não faríamos tal avaliação dos Estudos apresentados pelo fato de que a opção por uma determinada metodologia em detrimento de outra possui um caráter altamente individualizado, quase que sempre mais fundamentada na experiência anteriormente adquirida do que na pertinência de aplicação de determinada metodologia. Sabendo que cada metodologia pode resultar em dados brutos e secundários diferentes, em alguns casos de pesquisa até divergentes, e sabendo que os vieses contidos em cada abordagem metodológica podem trazer em seu bojo análises altamente diferenciadas, não nos sentimos à vontade para impor um determinado padrão de estudo, ainda mais quando os mesmos já estão prontos.

Deste modo, as avaliações abaixo possuem apenas um caráter informativo do que ficou constatado, não necessitando de adequações imediatas, apenas de manifestações claras, quando esta for solicitada.

3.7 - ESTUDOS DE TERRAPLANAGEM (355)

Registra-se que as folhas deste estudo provavelmente ou estão inseridas de modo errado no processo, pois se referem ao sumário da pg. 979 do processo, ou foram encartadas errado no EIA/RIMA pelo empreendedor. Acreditamos que tenha sido mais o primeiro caso, dado o estudo ter muitas folhas, o que pode ocasionar tal confusão no momento de sua encadernação.

3.8 - ESTUDOS DE AVALIAÇÃO DO PAVIMENTO EXISTENTE (358)

Idem ao anterior.

3.9 - ESTUDOS DE OAE'S (512)

Idem ao anterior.

9 - PONTES RIO ALAGADOS DF-290 (546)

Idem ao anterior.

3.10 - ESTUDOS DE PAISAGISMO (626)

Idem ao anterior.

3.10.2.2 –

Não existe este tópico no corpo do texto.

4.5. Bibliografia (citações e referências)

As referências bibliográficas (pg. 247) apresentadas são quase que alheias ao estudo, nos parecendo aproveitadas de outro(s) estudo(s), dada a profusão de citações a mais nas referências e a menos nas citações. Do total de 223 referências bibliográficas, foi constatado que 70 delas (31,39 %) não foram citadas no texto, isto é, não se encontram nos textos do estudo. Também foram encontradas 154 citações ao longo de todo o EIA e RIMA que não foram referenciadas. Seriam mais em ambos os casos caso fosse considerada neste levantamento as citações e referências aproximadas como não sendo as mesmas (Ex: “Antas, 1995” ao invés de “Antas, 1998” e “Souza, 2004” e não “Souza, 2001”), a existência ou não de “*et al.*” na citação ou na referência (Ex: “Fonseca, 1996” ao invés de “Fonseca *et al.*, 1996”) e ignorado também outros erros advindos de digitação e de omissão, como no caso das várias referências sem autor e data.

4.5.1. Orientações gerais para as referências e citações bibliográficas

Abaixo segue orientações e considerações de ordem geral para a bibliografia dos estudos apresentados:

- Fazer a devida citação bibliográfica sempre que existir utilização de dados secundários. Salvo omissão dessa informação e da metodologia utilizada na pesquisa (o que deve ser sanado se verdadeiro), muitos parágrafos não são advindos de pesquisa primária do executor e não possuem a devida citação de autoria.
- Uniformizar as citações e referências bibliográficas. Existe uma profusão de modelos em todo o documento.
- A formatação das referências e citações não é padronizada, sendo encontrados diversos estilos de formatação tanto nas citações quanto nas referências bibliográficas.
- Existem referências de informação secundária no texto não citadas. Ex: Belcher, 1954 e Nimuendajú, 1981.
- Não se verificou o cuidado de diferenciação nas referências bibliográficas quando foi necessário citar o mesmo autor em duas ou mais publicações realizadas em um mesmo ano, ex: dentre outras, “Novaes Pinto, 1994” ao invés de “1994a” e “1994b” e “MMA, 2008” no lugar de “MMA, 2008a” e “2008b”.
- Existem referências inadequadamente informadas, onde autor não está citado, algumas dependendo apenas de breve busca em sites das devidas instituições.
- Foi visto em alguns casos que a referência informava duplicidade Autor/ano, enquanto que nas referências não. Ex: Silva, 1995a. Também existem referências sem data no texto (DATASUS).
- Em vários trechos do estudo, e principalmente no capítulo sobre o Diagnóstico Ambiental, a maioria dos estudos utilizados, senão todos, não estão devidamente referenciados no corpo do texto nem nas referências bibliográficas. Ex: Censo IBGE 1991 e 2000 e projeções populacionais SEDUMA (s.d.), Síntese de Informações Socioeconômicas do DF (2008), Pesquisa de Emprego e Desemprego do Distrito Federal - PED/DF (s.d.), PDAD (2008), Cadastro Central de Empresas do IBGE (s.d.), GDF/SSP/DETRAN (s.d.), Pesquisa Domiciliar de Transporte (2000), SETRANS (2008), Déficit habitacional no Brasil - Municípios selecionados e microrregiões geográficas (s.d.), PPA/DP/CAESB (s.d.), Plano Diretor de água e esgotos do Distrito Federal - PLD (2000), Plano de Gerenciamento Integrado de Recursos Hídricos do Distrito Federal - PGIRH/DF, etc.

Folha Nº	1773
Processo Nº	391.001.093/2009
Assinatura	264431-1
Matrícula	

4.5.2. Orientações específicas para as referências e citações bibliográficas

4.5.2.1. Citações encontradas no texto e não referenciadas na bibliografia

Todas as 154 citações abaixo foram encontradas ao longo do texto, mas não constam nas referências bibliográficas, necessitando ou de desconsideração da citação se não mais pertinente ou ser devidamente informada a fonte consultada. As citações não encontradas são as seguintes:

- Abreu, 2000
- Alho, 1981
- Anciães *et al.*, 1997
- Ayoade, 1998
- Baeta *et al.*, 1978
- Bagatini, 2006
- Becker & Dalponte, 1997
- Bertran, 1994
- Brasil/DNPM/CPRM, 1983
- Braz e Cavalcanti, 2001
- Bredt & Magalhães, 2006
- Bredt, 2005
- CAESB, 2003
- Calderalli, 2002
- Campos & Silva, 1998
- Cardoso & Côrrea, 2006
- Cardoso *et al.*, 1995
- Cardoso *et al.*, 2008
- Cardoso, 2006
- Carmignotto, 2004
- Cassie, 2004
- CBRO, 2007
- Chartkoff, 1978
- Chiavegatto & Gomes, 1993
- CODEPLAN, 2000
- CODEPLAN, 2008
- Coelho e Palma, 2006
- Colli e Oliveira, 2001
- Costa & Branco, 1960
- Cunha Mattos, 1979
- DATASUS, (s.d.)
- DER/DF, 2004
- DER/DF, 2006a
- DER/DF, 2006b
- DER/DF, 2006c
- DER/DF, 2006d
- DER/DF, 2006e
- DeVries, 1987
- DNER, 1996
- Eisenberg & Redford, 1999
- EMBRAPA, 1978
- EMBRAPA, 2006
- Emmons, 1997
- Eriel, 2008
- Evans & Meggers, 1965
- Felfili *et al.*, 1994
- Filgueiras *et al.*, 1994
- Fonseca e Redford, 1984
- Freire, 2001
- Freitas, 2003
- Freitas-Silva & Dardenne 1993
- Frost, 2007
- GeoLógica, 2003
- GeoLógica, 2007
- GEPOT, 2008
- Gomes, 1993
- Haas, 1996
- Handley *et al.*, 1991
- HCM, 2000
- Horta *et al.*, 1999
- IBGE, 2004
- IBRAM, 2009
- IBRAM, 2009a
- IBRAM, 2009b
- INMET, 1992
- Jacintho, 1979
- JBBIEEJBB, 2004
- Johnson, 1999
- Juares (ou Juarez), 2008
- Kunz, 1982
- Kwet e Di-Bernardo, 1999
- Lacerda, 2002
- Lima, 2003
- Lopes *et al.*, 2005
- Lorenzi, 1992
- Lorenzi, 1998
- Lorenzi, 1999
- Lorenzi, 2000

- Lorenzi, 2002
- Maciel Filho, 1997
- Madalosso & Valle, 1978
- Madalosso, 1979
- Madalosso, 1980
- Mapa Hidrogeológico do Brasil (Brasil/DNPM/CPRM, 1983)
- Mares & Ernest, 1995
- Mares *et al.*, 1989
- Marinho-Filho e Gastai, 2000
- Marinho-Filho *et al.*, 1994
- Marinho-Filho *et al.*, 1997
- Marinho-Filho *et al.*, 2002
- Melo, 2004
- MMA, 2003
- MMA, 2007
- Muller, 1973
- Myers *et al.*, 2000
- NCA, 2001
- NCA, 2002
- NCA, 2003a
- NCA, 2006
- NCA, 2008
- Negret & Negret, 1981
- Netto & Cardoso, 2006
- Nitikman e Mares, 1978
- Novaes, 1987
- Novaes, 1994
- Paula, 1983
- PDAD, 2004
- PDAD, 2008
- PDOT, 2009
- Pereira, 1982
- Pereira, 2006
- PGIRH/DF, (s.d.)
- Pinheiro & Emery, 2006
- Pinheiro, 2000
- Pinheiro, 2006
- Pinheiro, 2008
- Pinto, 2005
- Plano Nacional de Logística e Transportes, 2007
- PLD, 2000
- Pott & Pott, 1994
- PROGEA, 2007
- Redman, 1974
- Rezende *et al.*, 2005
- Ribeiro *et al.*, 2005
- Ridgely & Tudor, 1989
- Ridgely & Tudor, 1994
- Rigobello *et al.*, 1988
- Rodovalho, 2005
- Rodovalho, 2006
- Salles, 2007
- SBH, 2007a
- SBH, 2007b
- Seba, 2004
- SEDUMA, 2008
- SETRANS, 2008
- Sick, 1997
- Sigris, 2006
- Sigris, 2007
- Silveira, 1999
- Simbios, 1997
- Soares Jr., 2002
- Souza, 2004
- Taddei, Vizotto e Sazima, 1983
- TC/BR, 2003
- Technum, 2004
- TERRACAP, 1998
- TERRACAP, 2007
- TOPOCART, 2003
- TOPOCART, 2005
- Tubelis & Nascimento, 1980
- Tubelis, 1997
- Vieira & Marinho-Filho, 1998
- Willig *et al.*, 2000
- Wilson & Reeder, 2005

4.5.2.2. Referências bibliográficas não citadas

Todas as 73 referências bibliográficas abaixo constam nas Referências Bibliográficas do estudo, mas não possuem citação específica no corpo do texto:

- AB'SABER, A. N. 1964. **As altas superfícies de aplainamento do Brasil sudeste.** Rev. Fac. Campineiras, 1(4):60-67.

Forma Nº	1774
Processo Nº	371.001.078/007
Assinatura	264,471-1
Marcapost	

Handwritten signatures and initials, including a large 'A' and a 'P' with a checkmark, and the number 39.

- ALMEIDA, F. F. M. de; *et al.* 1977. Províncias estruturais brasileiras. In: SIMPÓSIO DE GEOLOGIA DO NORDESTE, 8, 1977, Campina Grande. **Atas...** Campina Grande: SBG, p. 363-391.
- ALMEIDA, F. F. M., HASUI, Y.; FUCK, R.A. 1981. **Brazilian Structural Provinces.** *Earth Science Reviews*, 17:1-29.
- ALMEIDA, R. 1994. **Análise de Transporte de Solutos em aquífero raso próximo ao Lago Paranoá.** Dissertação de Mestrado. Universidade de Brasília.
- AMORE, L. 1994. **Fundamentos para uso e proteção das águas subterrâneas do Distrito Federal.** (Dissertação de Mestrado). Escola de Engenharia de São Carlos. São Carlos (SP). Universidade de São Paulo. 142 p.
- ARAÚJO, J. M. V. Agrícola de São Sebastião - DF: Uma região totalmente abastecida por água subterrânea. In: CONGRESSO BRASILEIRO DE GEOLOGIA, XL.1998, Belo Horizonte. **Anais...** Belo Horizonte: SBG, 1998, p. 339.
- ARITA, H. T. & K. SANTOS DEL PRADO. Conservation biology of nectar-feeding bats in Mexico. In: **Journal of Mammalogy** 80:31-41. USA: American Society of Mammalogists, 1999.
- ARITA, H. T. Conservation biology of the cave bats of Mexico. In: **Journal of Mammalogy**. 74 (3): 693-702. USA: American Society of Mammalogists, 1993.
- ARRAES, T. M.; MAIA-JÚNIOR, J. P.; COSTA, P. N.; RODRIGUES, L. S.; SOUSA, V. H. V. 2005. **Hidroquímica das águas subterrâneas profundas do Distrito Federal.** Relatório de Estágio Supervisionado. (Instituto de Geociências, Universidade de Brasília). 16p.
- ATAÍDES, J. M. de. 1998. **Sob o signo da violência: colonizadores e Kayapó do Sul no Brasil Central.** Goiânia: Editora UCG.
- BAILLIE, J. E GROOMBRIDGE B. (eds.). 1996. **IUCN red list of threatened animais.** Switzerland: IUCN/Gland, 378 pp.
- BARROS, J. G. C. 1987. Geologia e Hidrogeologia do Distrito Federal. In: **Inventário Hidrogeológico do Distrito Federal.** GDF/CAESB, Brasília, 4 vol., p.79-330.
- BARROS, J. G. C. 1994. Caracterização geológica e hidrogeológica do Distrito Federal. In: **Cerrado, caracterização, ocupação e perspectivas.** Pinto, M. N. (Org.). Brasília, Editora UnB/SEMA TEC. 2ª ed., 265-283 p.
- BARROS, J. G. C. 1994. Caracterização geológica e hidrogeológica do Distrito Federal. In: **Cerrado, caracterização, ocupação e perspectivas.** Pinto, M.N. (Org.). Brasília. Editora UnB/SEMA TEC. 2ª ed. p. 265-283.
- BRASS, D. A. 1994. Rabies In: **Bats: natural history and public health implications.** Ridgefield, Connecticut, USA: Livia Press.
- CADAMURO, A. L. M. 2002. **Proposta, avaliação e aplicabilidade de técnicas de recarga artificial em aquíferos fraturados para condomínios residenciais do Distrito Federal.** Instituto de Geociências, Universidade de Brasília, Brasília, Dissertação de Mestrado, 130p.
- CADAMURO, A. L. M., CAMPOS, J. E. G., TRÓGER, U. 2002. **Artificial recharge in fractured rocks? An example from the Federal District of Brazil for the sustainability of the system.** Proceedings do 4 Inter. Symposium on Artificial Recharge. Adelaide, v. I, p.56-60.
- CAMPOS, J. E. G. & TROGER, U. 2000. **Groundwater occurrence in hard rocks in the Federal District of Brasília- A sustainable supply?** In: Sililo *et al.* Eds. Proceedings do Congresso internacional da IAH (Cape Town, África do Sul). Balkema I 09-113.

- CAMPOS, J.E.G. 2004. **Hidrogeologia do Distrito Federal: bases para a gestão dos recursos hídricos subterrâneos**. Revista Brasileira de Geociências, 34(1):41-48.
- CANTER, L. W. Environmental impact assessment. USA: University of Oklahoma/Irwin: McGraw-Hill, 1996. 2^o. Ed. 56pp.
- CARMELO, A. C. 2002. **Caracterização de aquíferos fraturados por integração de informações geológicas e geofísicas**. Instituto de Geociências, Universidade de Brasília, Brasília, Tese de Doutorado, 179p.
- CARVALHO, D. L. O. & CAVALCANTE, L. F. Geoespacialização das cavernas Toca do Falcão e Fenda do Barreiro-Distrito Federal e Análise mineralógica a partir de difratometria de raios-X. In: XXIX Congresso Brasileiro de Espeologia. **Anais...** Ouro Preto, MG: SBE, 2007.
- CASTRO, A.; NASCIMENTO JÚNIOR, I.; BRAGA NETTO, P. População e Dinâmica Social. In: SECRETARIA DE MEIO AMBIENTE E RECURSOS HÍDRICOS DO DISTRITO FEDERAL - SEMARH. **APA de Cafuringa - a última fronteira natural do DF**. Brasília: SEMARHIGDF, 2005. CD ROM.
- CODEPLAN, 1984. **Atlas do Distrito Federal**. Brasília. Secretaria do Governo/Secretaria da educação e Cultura/CODEPLAN. v. I. 78p.
- COIMBRA Jr., C. E. A.; M. M. BORGES; D. Q. GUERRA & D. A. MELLO. Contribuição a zoogeografia e ecologia de morcegos em regiões de cerrado do Brasil Central. In: **Boletim Tec. Rev. Brasil Florestal, IBDF**, 7: 34-38, 1982.
- COIMBRA, A. R. S. R. 1987. Balanço hídrico preliminar do Distrito Federal. In: **Inventário hidrogeológico do Distrito Federal**. (GDF/CAESB) Brasília DF. P. 50-78.
- CORTÊS, V. A.; SOUZA, L. C.; UIEDA, W.; FIGUEIREDO, A. C., 1994. **Abrigos diurnos e infecção rábica em morcegos de Botucatu, São Paulo, Brasil**. Vet. e Zoot., 6:179-186. São Paulo.
- EMMONS, C. W. & GREENHALL, A. M. 1962. **Histoplasma capsulatum and house bats** In: Trinidad, W. I. Sabourodia, 2:18-22.
- FONSECA, F. O. (org.) 2008. **Águas emendadas**. Secretaria do Desenvolvimento Urbano e Meio Ambiente -SEDUMA, Distrito Federal. 542p.
- FUCK, R. A. 1994. A Faixa Brasília e a compartimentação tectônica na Província Tocantins. In: Simpósio de Geologia do Centro-Oeste, IV. Brasília. **Anais...** Brasília: SBG-DF/CO, p. 184-187.
- GANEMI, R. S. & LEAL, Z. de M. 2002. Parques do Distrito Federal: desafios à sua implantação. In: Duarte, L. M. G. & Theodoro, S. H. (orgs). **Dilemas do Cerrado: entre o ecologicamente (in)correto e o socialmente (in)justo**. Garamond, Rio de Janeiro, RJ, p. 57-73.
- GOMES, B. M.; PROENÇA, C. E. B.; BRITO, D. S. de; GUIMARÃES, P. J. F. 2004. **Flórula fanerogâmica do Parque Recreativo e Reserva Ecológica do Gama**. Boletim do Herbário Ezechias-Paulo Heringer, Brasília, DF, v. 13, p. 20-60.
- GONÇALVES, T. D. 2007. **Geoprocessamento como ferramenta para a gestão dos recursos hídricos subterrâneos na região do Distrito Federal**. Universidade de Brasília/Instituto de Geociências. 225p. (Dissertação de Mestrado).
- GOVERNO DE GOIÁS, Superintendência de Geologia e Mineração da Secretaria de Indústria e Comércio do Estado de Goiás (SIG-GO). **Hidrogeologia da Região de Goiânia; Recursos Hídricos de Goiás**, cd-rom, 2^o. versão, 2003.
- GOVERNO DO DISTRITO FEDERAL. DEPARTAMENTO DE ESTRADAS DE RODAGEM **DER-Relatório de atividades 2008**. Disponível em: <http://www.der.df.gov.br/sites/200/232/00000813.pdt>. Acesso em: 10/04/2009.

Folha N°	1775
Processo N°	391.00.098/2007
Assinatura	264471-1
Matrícula	

41

Handwritten signatures and initials: a large signature, "P", "R", "M", and "B".

- KING, L. C. 1956. **A geomorfologia do Brasil Central**. Revista Brasileira de Geografia, Rio de Janeiro, IBGE, 18 (2): 147-265.
- KUNZ, T. H. E L. F. LUMSDEN. Ecology of cavity and foliage roosting bats. Pp. 2-90 In: **Bat ecology** (T. H. Kunz and M. B. Fenton, eds.). Chicago, Illinois: University of Chicago Press, 2003.
- LEITE, A. P.; MENEGHELLI, M. E TADDEI, V. A. Morcegos (Chiroptera: Mammalia) dos pantanais de Aquidauana a da Nhecolândia, Mato Grosso do Sul. Volume 1- Diversidade de espécies. In: **Ensaio e Ciência** 2(2): 167-174. 1998.
- LOMBARDI-NETO, F.; BELLINAZZI JÚNIOR, R.; GALETI, P. A.; BERTOLINI, D.; LEPSCH, I. F.; OLIVEIRA, J. 1989. **B. Nova abordagem para o cálculo de espaçamento entre terraços**. **Simpósio sobre terraciamento agrícola**. Campinas. Fundação Cargill. p. 99-124.
- LORD, R. Control of vampire bats. In: GREENHALL, A.M. & SCHMIDT, U. (eds) **Natural history of vampire bats**. Florida: CRC Press, 1988. Pp.215-226.
- LOUSADA, E. O. 1999. **Estudos geológicos e geofísicos aplicados a locação de poços tubulares profundos em aquíferos fraturados na região do Distrito Federal**. Universidade de Brasília. Instituto de Geociências. Dissertação de Mestrado, I 07p.
- LOUSADA, E. O. & CAMPOS, J. E. G. 2005. **Proposta de modelos hidrogeológicos conceituais aplicados aos aquíferos da região do Distrito Federal**. *Revista Brasileira de Geociências*, 35 (3):407-414.
- LOUSADA, E.O. 2005. **Estudos hidrogeológicos e isotópicos no Distrito Federal: Modelos conceituais de fluxo**. Brasília-DF. 124p. Tese de Doutorado. Instituto de Geociências, Universidade de Brasília.
- LUCAS DA SILVA, L. C. 1992. **Análise hidrogeológica qualitativa das interações das águas subterrâneas dos aquíferos fissurais com o Lago Paranoá, Brasília-DF**. 159 f. Dissertação de Mestrado. Instituto de Geociências, Universidade de Brasília.
- MARTINS, E. S. 2000. **Petrografia, mineralogia e geomorfologia de regolitos lateríticos no Distrito Federal**. Tese de Doutorado, Instituto de Geociências, Universidade de Brasília. 196p.
- MAURO, C. A.; DANTAS, M.; ROSO, F. A. 1982. **Geomorfologia**. In: BRASIL, MME. Folha SD-23 Brasília. Rio de Janeiro. Projeto RADAM BRASIL. v.29. p. 205-296.
- MENDONÇA, A. F. 1993. **Caracterização da erosão subterrânea nos aquíferos porosos do Distrito Federal**. Anexo 3a: Reservas de água de superfície do Parque Nacional de Brasília. Brasília. Universidade de Brasília/Instituto de Geociências. 154p. (Dissertação de Mestrado-inédita).
- MORAES, L. L. 2004. **Estudo do rebaixamento de lagoas cársticas no Distrito Federal e entorno: a interação hidráulica entre águas subterrâneas e superficiais**. Dissertação de mestrado, Instituto de Geociências, Universidade de Brasília. 128p.
- NOWAK, R. M. **Walker's mammals of the world**. Baltimore: Johns Hopkins University, 1991. Vol. I. 5ª Edição.
- PEDRO, W. A. **Diversidade de morcegos em habitats florestais fragmentados do Brasil (Chiroptera: Mammalia)**. São Carlos, SP: UFSCar, 1998. (Tese de doutorado).
- PEDRO, W. A. E TADDEI, V. A. Taxonomic assemblage of bats from Panga Reserve, southeastern Brazil: abundance patterns and trophic relation In: **The Phyllostomidae (Chiroptera)**. BOLETIM DO MUSEU DE BIOLOGIA MELLO LEITÃO 6: 3-21. IPHAN/MC, 1997.
- PENTEADO, O. M. M. 1976. **Tipos de concreção ferruginosa nos compartimentos geomorfológicos do Planalto de Brasília**. *Not. Geom.*, 16:39-53.

- PERES, R. B.; MENDIONDO, E. M. Desenvolvimento de cenários de recuperação como instrumento ao planejamento ambiental e urbano - Bases conceituais e experiências práticas. In: **A questão ambiental e urbana: experiências e perspectivas**. Brasília, DF: Seminário NEURICEAM/UnB, 2004.
- RAMOS, A. E.; NÓBREGA, M. G. G.; CARDOSO, E. S. 2001. Vegetação, Flora e Unidades de Conservação na Bacia do Lago Paranoá. In: F. O. Fonseca (org.), **Olhares sobre o Lago Paranoá**. SEMARH, Brasília, DF. p.85-110.
- RAQUEL RIBEIRO; CLARISSA M. KNOECHELMAN; LUIZ A. M. SILVA; SHEILA R. RODOVALHO. Descrição da fauna cavernícola de vertebrados e invertebrados da Gruta da Contagem, região da FERCAL, Sobradinho, Distrito Federal. VII Congresso de Ecologia do Brasil. **Anais...** Caxambu, MG: Sociedade de Ecologia do Brasil, 2005.
- ROMANO, O. & ROSAS, J. G. C. 1970. Água subterrânea para fins de abastecimento de água e irrigação no Distrito Federal. In: Congresso Brasileiro Geologia, 24. 1970. **Anais...**, Brasília, SBG. p.313-333.
- SANTOS, A. C. 1997. Noções de hidroquímica. In: Feitosa, A. C. F. & Manoel Filho, J. (Coord). 1997. **Hidrogeologia: conceitos e aplicações**. CPRM/LABHJD. Fortaleza. p 81-108.
- SANTOS, P. C. V. 1996. **Estudo da contaminação da água subterrânea por perco lado de aterro de resíduos sólidos-caso do Jockey Club-DF**. 74 f. Dissertação de Mestrado. Instituto de Geociências, Universidade de Brasília.
- SARTORI, A. 2004. **Avaliação da classificação hidrológica do solo para determinação do excesso de chuva do método do serviço de conservação do solo dos Estados Unidos**. Universidade de Campinas, Campinas - SP, dissertação de Mestrado, 159p.
- SCHNEIDER, M.C. Situación epidemiológica de la rabia humana transmitida por murciélagos en el Brasil. In: **Reunión de consulta sobre la atención a personas expuestas a la rabia transmitida por vampiros**. Washington: OMS/OPS, 1991. Pp.63-82.
- SHACKLETTE, M. H. & HASENCLEVER, H. F. The natural occurrence of *Histoplasma capsulatum* In: **A cave 3. Effect of flooding**. American Journal of Epidemiology 88(2):21 0-214, 1968.
- SICK, H. A. 1958. **Resultado de uma excursão ornitológica do Museu Nacional a Brasília, novo Distrito Federal, Goiás, com a descrição de um novo representante de *Sytalopus* (Rhinocryptidae, Aves)**. Bol. Mus. Nac. Rio de Janeiro, n.s. Zool. 185: 1-41.
- SILVA JÚNIOR, M. C. da, FELFILI, J. M., NOGUEIRA, P. E. & REZENDE, A. V. 1998. Análise florística das matas de galeria do Distrito Federal. In: J. F. RIBEIRO (ed.). **Cerrado: matas de galeria**. EMBRAPA-CPAC, Planaltina, DF. p. 51-84.
- SOARES, L. R. B. (coord). 1984. **Atlas do Distrito Federal**. Brasília. Secretaria do Governo/Secretaria da educação e Cultura/CODEPLAN. v. I. 78p.
- SODRÉ, M. M.; ROSA, A. R.; GREGORIN, R. E GUIMARÃES, M. M. Range extension for Thomas' Mastiff bat *Eumops maurus* (Chiroptera: Molossidae) In: northern, central and southeastern Brazil. In: *Revista Brasileira de Zoologia*, 25(2): 379-382. Curitiba: Sociedade Brasileira de Zoologia, 2008.
- SOUZA, M. T. & CAMPOS, J. E. G 2001. **O Papel dos regolitos nos processos de recarga de aquíferos no Distrito Federal**. Rev. Esc. Minas, vol. 54, nº3, p. 191-199.
- TAYLOR, R. L.; SHACKLETTE, M. H. & KELLEY, H. B. Isolation of *histoplasma capsulatum* and *Microsporium gypseum* from soil and bat guano In: Panama and the Canal Zone. In: **Am. J. Trop. Med. Hyg.**, 11: 790-795, 1962.

Folha Nº	1776
Processo Nº	391.001.078/2008
Assinatura	264431-1
	Matrícula

43

(Handwritten signatures and initials)

- WILLIG, M. R. Composition, microgeographic variation, and sexual dimorphism In: Caatingas and Cerrado bat communities from northeast Brasil. In: **Bull. Carn. Mus. Nat. Hist.**, 23: 1-131. 1983.
- ZEIDBERG, L. D.; AJELLO, L.; DILLON, A. & RUNYON, L. C. **Isolation of Histoplasma capsulatum from soil.** American Journal of Public Health, 42: 930-935, 1952.
- ZOBY, J. L. G. 1999. **Hidrogeologia de Brasília-DF. Bacia do Ribeirão Sobradinho.** São Paulo. Universidade de São Paulo / Instituto de Geociências. (Dissertação de Mestrado inédita).

4.6. Resultados e apontamentos levantados nas Consultas Públicas

Instigar o DER-DF para a execução de Consultas Públicas do Anel Viário e dispor resultados e conclusões neste tópico.

5. Conclusões finais

A abrangência territorial do Anel Viário do Distrito Federal, embora carregue tal denominação, extrapola os limites distritais, já que envolve em seu traçado os municípios goianos de **Águas Lindas do Goiás, Padre Bernardo, Formosa e Planaltina de Goiás e adjacências de Valparaíso de Goiás.** Não obstante, em todo o EIA/RIMA, tais municípios estão ignorados, não tendo sido nem consultados, sendo desconsiderados no diagnóstico integrado do meio físico, biótico e antrópico e nos impactos positivos e negativos. Destaca-se nesta negligência o município de Formosa, que no atual traçado tenderá à receber em seu centro parte considerável do tráfego pesado desviado da BR-020. **É necessário equalizar dentro das correções esta distorção analítica.**

Em relação ao EIA, é grande a profusão de correções. Muitas destas correções são erros de português, mas mesmo assim, mesmo com a presença deles, a inteligibilidade do que pretendia ser dito, é possível sem grandes esforços. No mais a profusão deste tipo de erro revela, s.m.j., que houve uma atenção maior à pesquisa que a consolidação dela no documento. Não obstante, existem também erros de natureza analítica, embora em quantidade muito menor que os ortográficos, e estes são a nosso ver mais graves, inclusive podendo inviabilizar o licenciamento do empreendimento. Destaca-se dentre eles a relativização da questão de passagens e atropelamento de fauna, proximidade com Unidades de Conservação, denominação e desconsideração de drenagens, levantamento de cavidades apenas secundário e amostragens tendenciosas. **Assim que entregue nova versão do EIA, posteriormente às Consultas Públicas, com as devidas correções e considerações, será promovida avaliação que o aprovará ou o reprová em definitivo.**

No que toca ao RIMA, reforçou-se a primeira impressão da ineficácia em se comunicar com o público leigo, sendo ele mero resumo do EIA, contendo inclusive trechos extremamente técnicos desnecessários, a nosso ver, já que pouco ou nada dizem ao público não técnico. Exemplo claro disso é a presença do diagnóstico do meio físico, biótico e antrópico de modo tão extenso e detalhado, assim como as intervenções em cada trecho, sem que houvesse o cuidado de espacializá-las, o que é muito mais tangível do que longas digressões e tabelas de conteúdo técnico. **Há que ser totalmente reformatado e reescrito para que seja aceito, devendo conter conteúdo mais palatável e condizente com a sua natureza,** que é de ser um instrumento de comunicação do EIA à administração pública e ao cidadão, portanto, necessita ter uma linguagem mais acessível, considerando logicamente, a nova confecção do EIA, anteriormente apontada. **Caso o RIMA não atenda aos pressupostos anteriores, o mesmo será considerado reprovado em definitivo, sendo seu atual estado o de reprovado preliminarmente.**

Se pertinente, dispor conclusões finais à respeito do processo de consulta pública.

Finalmente, embora por meio desta o licenciamento esteja repassado ao IBAMA, dada sua competência, para consideramos fundamental a continuidade da participação do IBRAM no licenciamento em apreço, assim com a provocação para a efetiva participação da SEMARH/GO,

em especial este Instituto quanto à disponibilização de dados e informações relativas ao Projeto Rodofauna, realizado pela SUPEM/IBRAM, e SUGAP no tocante às unidades de conversação distritais, de forma a contribuir na escolha da melhor concepção e projeto para este empreendimento.

6. Encaminhamentos

Solicita-se que:

- Em resposta ao Ofício nº 02001.008946/2014-43 – GABIN/PRESI/IBAMA, o **Processo nº 391.001.098/2009, que trata do Anel Viário do Distrito Federal, seja encaminhado ao IBAMA**, a fim de que este Instituto Federal proceda com o licenciamento ambiental do Anel Viário do DF, dada sua competência para este licenciamento ambiental, uma vez que o IBRAM não tem interesse na continuidade da análise e licenciamento do mesmo;
- **Cópia desta Informação Técnica seja encaminhada ao DER-DF**, em resposta ao Ofício nº 1030/2014 – DG/DER. **Orienta-se que esta instituição não proceda ainda com a Licitação nº 002/2014**; e fique então aguardando novas conclusões e adequações do novo licenciador do Anel Viário, o IBAMA.

Esta é a informação.

Brasília, 24 de setembro de 2014.

Almir Picanço de Figueiredo
Analista de Atividades do Meio Ambiente
Membro da Comissão
Matrícula: 198.111-0

Cristiano Vasconcelos Cassiano
Analista de Atividades do Meio Ambiente
Membro da Comissão
Matrícula: 264.427-4

Janaina Soares e Silva Araújo
Analista de Atividades do Meio Ambiente
Membro da Comissão
Matrícula: 1.660.454-7

Josias Pereira Lopes
Analista de Atividades do Meio Ambiente
Membro da Comissão (suplente) e Chefe do Núcleo de Obras Viárias, Obras de Arte e Sistema de Transporte
Matrícula: 215.196-0

Patrícia Gomes Monteiro
Chefe de Núcleo de Exploração Mineral
Membro da Comissão
Matrícula: 216.826-X


Nathália Lima de Araújo Almeida
Analista de Atividades do Meio Ambiente
Membro da Comissão
Matrícula: 197.865-9






Renato Prado dos Santos
Analista de Atividades do Meio Ambiente
Coordenador da Comissão
Matrícula: 264.471-1

Fecha Nº	1777
Processo Nº	391.001.098/2009
Assinatura	
Matrícula	264471-1

ANEXO I

Correção ortográfica

Folha nº	1778
Processo nº	391.00.098/2007
	264471-1
Assinatura	Matrícula

   
47 

1 APRESENTAÇÃO (4)

Pg. 5: corrigir "*Maio Socioeconômico*" por "*Meio Socioeconômico*";

3.1 Identificação e localização dos trechos que sofrerão intervenções (9)

Pg. 9: corrigir "*Conta com área de 5.789,16 km², equivalente a 0,06% da superfície do país*" por "*Conta com área de 5.779,999 km², equivalente a 0,07% da superfície do país*".

Pg. 9: corrigir "*apresemtada a seguir*" por "*apresentada a seguir*".

Pg. 9: corrigir "*macro-segmentos*" por "*macro segmentos*".

Pg. 9: corrigir "*integrados por rodovias distritais e federais*" por "*integrados por rodovias distritais, estaduais e federais*", no caso atual ou caso as novas concepções de traçado defendidas por esta equipe prevaleçam.

Pg. 11: corrigir "*rodovias federais e distritais*." por "*rodovias federais, estaduais e distritais*", caso as concepções de traçado do Anel Viário contemple rodovias nestas três jurisdições, como é no atual traçado e as proposições defendidas nesta Informação Técnica. É necessário se verificar junto à SEMARH/GO a existência ou não de processo de licenciamento no tocante às rodovias goianas componentes do Anel Viário, principalmente às citadas na tabela 3.2 (pg. 33-34) do EIA.

3.3.1 Duplicação da rodovia BR-020 (17)

Pg. 17: uniformizar a grafia do contratante em todo o documento, se "*DER/DF*" ou "*DER-DF*".

Pg. 17: corrigir "*Centro-este*" por "*Centro-Oeste*".

3.4 Análise da legislação vigente (24)

Pg. 29: corrigir "*APA do Descoberto*" por "*APA da Bacia do Rio Descoberto*".

Pg. 29: corrigir "*APA São Bartolomeu*" por "*APA da Bacia do Rio São Bartolomeu*".

Pg. 33: corrigir "*O empreendimento em estudo situa-se ao longo de rodovias federais e distritais do Distrito Federal*" por "*O empreendimento em estudo situa-se ao longo de rodovias federais, estaduais do Goiás e distritais do Distrito Federal*, caso as novas concepções de traçado defendidas por esta equipe prevaleçam.

3.7 Intervenções previstas nas rodovias (34)

Pg. 34: corrigir "*rodovias federais e distritais*" por "*rodovias federais, estaduais e distritais*", caso as concepções de traçado do Anel Viário contemple rodovias nestas três jurisdições, como é no atual traçado e as proposições defendidas nesta Informação Técnica.

3.7.3 Trechos do Arco Oeste (40)

Pg. 42: corrigir "*linterliga*" por "*Interliga*".

3.7.4 Trechos do Arco Norte (44)

Pg. 44: corrigir no Mapa da Figura 3.18 "*DF-206/2005*" por "*DF-206*". Caso o mapa seja de fonte secundária, citá-la em todas as suas inserções.

Índices pluviométricos (52)

Pg. 52: corrigir no gráfico 5.1 "*Precipitação Pluviométrica-Brasília (196 1990)*" por "*Precipitação Pluviométrica-Brasília (1961-1990)*" ou "*Precipitação Pluviométrica-Brasília (1963-1990)*", conforme a pertinência dos dados.

Análise da viabilidade e capacidade de depuração dos corpos hídricos (63)

Pg. 63: corrigir na tabela 5.10 "*limites estabelecids*" por "*limites estabelecidos*".

Análise da capacidade dos cursos hídricos para receberem águas pluviais (64)

Pg. 64: corrigir "*rodovias federais e distritais*" por "*rodovias federais, estaduais e distritais*", caso as concepções de traçado do Anel Viário contemple rodovias nestas três jurisdições, como é no atual traçado e as proposições defendidas nesta Informação Técnica.

Classificação pedológica e geotécnica dos solos (74)

Pg. 76: corrigir nos dois casos a citação bibliográfica em "*Na classificação de Casagrande correspondem*", ou se acaso Casagrande não seja uma referencia bibliográfica, informar o que isto venha a ser.

Pg. 77: corrigir às três citações bibliográfica "*classificação de Casagrande*".

Caracterização geotécnica (área de influencia direta) (77)

Pg. 78: corrigir a citação bibliográfica "*CASAGRANDE SIMPLIFICADA*" na tabela 5.13.

Geomorfologia (85)

Pg. 85: corrigir "as planícies aos Grupos Araxá" por "às planícies aos Grupos Araxá".

Solos e avaliação geotécnica (85)

Pg. 86: corrigir a citação bibliográfica em "*classificação de Casagrande*".

Solos e avaliação geotécnica (93)

Pg. 95: corrigir a citação bibliográfica em "*classificação de Casagrande*".

Geologia (97)

Pg. 98: corrigir "*Braslândia*" por "*Brazlândia*".

Pg. 98: na legenda da figura 5.36, corrigir "*Braslândia*" por "*Brazlândia*".

Solos e avaliação geotécnica (101)

Pg. 102: corrigir a citação bibliográfica em "*classificação de Casagrande*".

Geomorfologia (106)

Pg. 107: corrigir "*pedológioco*" por "*pedológico*".

Pg. 109: corrigir "*áreas de extração de de calcário*" por "*áreas de extração de calcário*".

Análise da paisagem (116)

Pg. 118: corrigir "*DF-290, BR-070, DF-180*" por "*DF-290, BR-070, DF-180/BR-251*".

Contextualização da fauna brasileira (121)

Pg. 122: no penúltimo parágrafo, substituir a "," final por um "." final.

Pg. 123: corrigir "*Entretanto, para algumas, espécies*" por "*Entretanto, para algumas espécies*".

Arco Leste (125)

Pg. 138: corrigir "*solo desnudo e de trepadeira,s*" por "*solo desnudo e de trepadeiras*".

Pg. 147: corrigir "*Conservação do Cerrad*" por "*Conservação do Cerrado*".

Arco Oeste (168)

Pg. 168: colocar ponto final no sexto parágrafo.

Folha Nº	1779
Processo Nº	391.001.078/2007
Assinatura	264471-1
Metricula	

49

Pg. 168: corrigir “*inteflúvio*” por “*interflúvio*”.

Arco Oeste (263)

Pg. 264: na figura 5.211 corrigir “*Ribeirão Rodeador*” por “*Ribeirão das Pedras*”.

Avifauna (276)

Pg. 276: corrigir “*registro de32 espécies*” por “*registro de 32 espécies*”.

Renda (10)

Pg. 10: corrigir “*indicadores de renda agrgados*” por “*indicadores de renda agregados*”.

Tráfego nas vias existentes (13)

Pg. 13: corrigir a itemização do tópico de “*g*” para “*h*”.

Taxa prevista de crescimento demográfico (13)

Pg. 13: corrigir a itemização do tópico de “*h*” para “*i*”.

Crescimento populacional no DF nos últimos vinte anos (13)

Pg. 13: corrigir a itemização do tópico de “*i*” para “*j*”.

Indicativos de demanda habitacional (14)

Pg. 14: corrigir a itemização do tópico de “*j*” para “*k*”.

Caracterização das formas de organização social e descrição das expectativas da comunidade (15)

Pg. 15: corrigir a itemização do tópico de “*k*” para “*l*”.

Deslocamentos populacionais diários e sazonais, com origem e destino (15)

Pg. 15: corrigir a itemização do tópico de “*l*” para “*m*”.

Pg. 15: corrigir “*automóveis/ utilitários*” por “*automóveis/utilitários*”.

Pg. 18: corrigir “*item g) tráfego nas vias*” por “*item h) tráfego nas vias*”.

5.5.3 Uso e ocupação do solo (27)

Pg. 28: corrigir “BR.040” por “BR-020”.

Macrozona de proteção integral (35)

Pg. 35: corrigir “*Macrozoneamento/ Zoneamento*” por “*Macrozoneamento/Zoneamento*”.

Identificação e mapeamento dos equipamentos comunitários e urbanos existentes (37)

Pg. 37: corrigir a itemização do tópico de “*c*” para “*a*”.

Identificação e mapeamento das áreas degradadas ao longo dos trechos (37)

Pg. 37: corrigir a itemização do tópico de “*d*” para “*b*”.

Pg. 37: corrigir “*será feita*” por “*foi feita*”.

5.6.2 Ocupação da área diretamente afetada – inspeção de campo (50)

Pg. 50: corrigir “*análise efetuada sobr AID*” por “*análise efetuada sobre a AID*”.

Arco Sul (51)

Pg. 51: corrigir a falta de um ponto final no primeiro parágrafo.

Arco Oeste (53)

Pg. 60: corrigir “*APA do Descoberto*” por “*APA da Bacia do Rio Descoberto*”.

5.6.4 Situação fundiária (72)

Pg. 72: corrigir a itemização do tópico de “5.6.2” para “5.6.4”.

Pg. 72: corrigir “*conflitos de propriedade*” por “*conflitos de propriedades*”.

5.7 Áreas protegidas (72)

Pg. 72: corrigir “*Lei nº 9.985, de 22 de agosto de 2002*” por “*Lei nº 9.985, de 18 de julho de 2000*”.

Pg. 73: corrigir “*duplicaçãoda via,*” por “*duplicação da via,*”.

APA do Planalto Central (75)

Pg. 75: corrigir a itemização do tópico de “b” para “a”.

Pg. 75: corrigir “*BR-251, no Arco Sul*” por “*BR-251, DF-001 e BR-040, no Arco Sul*”.

Pg. 75: corrigir “*507.070 ha*” por “*503.423,36 ha*” e áreas e percentuais que seguem à esta informação. Como o decreto de criação não informa área da UC, a área oficial foi obtida no site do órgão gestor da APA do Planalto Central, o ICMBio.

Pg. 75: corrigir “*Mimoso de Goiás, Padre Bernardo, Água Fria de Goiás e Planaltina de Goiás, no DF,*” por “*Padre Bernardo e Planaltina de Goiás no estado de Goiás. No DF, se localiza*”.

Arco Sul (77)

Pg. 77: corrigir “*BR 050*” por “*BR-040*” na figura 5.75.

APA Gama e Cabeça de Veado (77)

Pg. 77: corrigir “*APA Gama e Cabeça de Veado*” por “*APA das Bacias do Gama e Cabeça de Veado*” no texto e na chamada do item.

Pg. 77: corrigir “*23.650 ha*” por “*25.000 ha*”. Como o decreto de criação não informa área da UC, a área oficial foi obtida no site do órgão gestor da APA das Bacias do Gama e Cabeça de Veado, o IBRAM.

ARIE Capetinga – Taquara (78)

Pg. 78: corrigir “*2076,03 há*” por “*21.000 ha*”. Este resultado corresponde ao somatório das duas áreas da ARIE informada em seu decreto de criação.

Reserva Ecológica do IBGE (78)

Pg. 78: eliminar um dos pontos finais do ultimo parágrafo deste item.

Estação Ecológica da Universidade de Brasília (EEUnB) (78)

Pg. 78: corrigir “*APA Gama Cabeça-de-Veado*” por “*APA das Bacias do Gama e Cabeça de Veado*”.

APA do Descoberto (79)

Pg. 79: corrigir “*APA do Descoberto*” por “*APA da Bacia do rio Descoberto*” no texto e na chamada do item.

Pg. 80: corrigir “*39.100 ha*” por “*41.064,23 ha*”. Como o decreto de criação não informa a área da UC, a área oficial foi obtida no site do órgão gestor da APA da Bacia do rio Descoberto, o ICMBio.

Folha Nº	1780
Processo Nº	391.201098/2009
Assinatura	204471-1
Matrícula	

51
jm
70

Pg. 80: inserir ponto final no ultimo parágrafo deste item.

Floresta Nacional de Brasília (80)

Pg. 80: corrigir “Decreto de 10 de junho de 1999, é formada por quatro áreas que totalizaam 9.346 ha” por “Decreto s/nº de 10 de junho de 1999, é formada por quatro áreas que totalizam 9.346,28 ha”.

Justificativa (87)

Pg. 87: corrigir “dias atuauus” por “dias atuais”.

ii) Municípios de Planaltina e Planaltina de Goiás (99)

Pg. 99: corrigir “Lei nº03” por “Lei nº 03”.

Pg. 99: corrigir “Decreto “N” nº571” por “Decreto “N” nº 571”.

Pg. 99: corrigir “lei nº451” por “Lei nº 451”.

Brazlândia (102)

Pg. 102: corrigir “proprietára” por “proprietária”.

Pg. 102: corrigir “permanecendoaté” por “permanecendo até”.

Pg. 102: corrigir “cerca de vez alqueires” por “cerca de dez alqueires” ou dispor “(sic)” caso o erro provenha da fonte citada (e não referenciada) ou criar nota de rodapé explicando o que significa “vez” neste caso concreto.

Pg. 102: corrigir “Decreto nº2.282” por “Decreto nº 2.282”.

Pg. 102: corrigir “Bar do Neguino” por “Bar do Neguinho”.

Pg. 102: corrigir “Feita Central” por “Feira Central”.

Pg. 102: corrigir “arrecadações para o município” por “arrecadações para a cidade-satélite”.

Kayapó (107)

Pg. 107: corrigir “aqueles que se assemelham aos macacos” por “aqueles que se assemelham aos macacos”.

Patrimônio espeleológico (110)

Pg. 111: corrigir “mineraria” por “minerária”.

Pg. 111: corrigir “infra-instrutura” por “infraestrutura”.

Gruta do Leal (121)

Pg. 121: corrigir “DistS 0,7 km” por “Distante 0,7 km”.

Gruta da Saúva (122)

Pg. 122: corrigir “rodoviad e” por “rodovia de”.

Sistema espeleológico Face Leste, Abismo III e Abismo V (123)

Pg. 123: corrigir “1,2 a 1,5 k” por “1,2 a 1,5 km”.

6.1 Consultas às Secretarias e Corpos de Bombeiro (127)

Pg. 127: corrigir “eventuias” por “eventuais”.

6.3 Soluções para inviabilidades de alternativas conforme as consultas efetuadas (127)

Pg. 127: corrigir “desés organismos” por “deesses organismos”.

Pg. 169: corrigir “*á REBIO Contagem*” por “*à REBIO Contagem*”.

Pg. 170: corrigir “*quede*” por “*que de*”.

9.3.1 Fase de planejamento (173)

Pg. 173: corrigir “*referentes á duplicação*” por “*referentes à duplicação*”.

Movimentação de terra (174)

Pg. 174: corrigir “*durante a as obras*” por “*durante as obras*”.

Pg. 174: corrigir “*drenagem pluvial mas principalmente*” por “*drenagem pluvial, mas principalmente*”.

Supressão de vegetação (175)

Pg. 175: corrigir “*É importante*” por “*É importante*”.

Pg. 175: corrigir “*serem compensados*” por “*serem compensadas*”.

Pressão sobre áreas de preservação permanente - APP (175)

Pg. 175: corrigir “*obedecendo á legislação*” por “*obedecendo à legislação*”.

Alteração dos habitats (175)

Pg. 175: corrigir “*adjacentes ás unidades*” por “*adjacentes às unidades*”.

Redução da possibilidade de acidentes com cargas perigosas (178)

Pg. 178: corrigir no título do tópico “*Possibiliade*” por “*Possibilidade*”.

Interferências com áreas ambientalmente frágeis: unidades de conservação, áreas de proteção ambiental e outras (178)

Pg. 178: na itemização das APAs, e outras UCs mais adiante, colocar ponto e vírgula em todas ou eliminar na citação da APA de Cafuringa.

Aumento dos eventos de atropelamento de fauna (179)

Pg. 179: colocar ponto final no parágrafo.

Desvio de tráfego das áreas centrais do DF (179)

Pg. 180: colocar ponto final no último parágrafo.

Diminuição do numero de acidentes (180)

Pg. 180: reconstruir o final da frase “*A expectativa é de uma significativa melhoria da ocorrência de acidentes locais seja de entre veículos seja por atropelamentos*” de modo a dar sentido e fluidez à mesma.

Facilidade do escoamento do transito (180)

Pg. 180: corrigir no título do tópico “*Facilitade*” por “*Facilidade*”.

Supressão de vegetação (182)

Pg. 182: corrigir “*ÁID*” por “*AID*”.

Perda de conectividade faunística e atropelamento de fauna (183)

Pg. 183: corrigir “*as os*” por “*os*”.

Interferência com edificações (184)

Pg. 184: corrigir “*adjacente á faixa*” por “*adjacente à faixa*”.

Estímulo à ampliação da atividade antrópica na região (185)

Pg. 185: corrigir “*unidades ,em*” por “*unidades em*”.

Perda da conectividade faunística e atropelamento de fauna (185)

Pg. 185: substituir “*poderá ampliar*” por “*certamente ampliará*”. Caso discorde, justificar.

Fortalecimento das unidades de conservação e proteção às cavernas (185)

Pg. 185: corrigir “*viáveis ambientais*” por “*variáveis ambientais*”.

Pg. 185-186: melhorar a redação dos dois últimos parágrafos, que se apresentam bastante desconexos, não estando devidamente amarrados com os anteriores.

Destruição e ameaças à biodiversidade e ao equilíbrio da natureza (186)

Pg. 186-187: eliminar o desnecessário espaçamento entre o final deste tópico e o início do tópico subsequente.

Isolamento da ESECAE (190)

Pg. 190: no segundo parágrafo acrescentar “*e qualquer tentativa de ampliação contínua*” após a palavra “*isolamento*”.

Pg. 190: corrigir “*Paraná*” por “*Paraná*”. Caso seja advindo de citação, fazer a mesma e acrescentar “(sic)” após a palavra errada.

Pg. 190: corrigir “*fanua*” por “*fauna*”.

Pg. 190: corrigir “*opor*” por “*por*”.

Sistemas de transposição para a fauna (206)

Pgs. 206-207: eliminar o desnecessário espaçamento entre o final deste tópico e o início do tópico subsequente.

Medidas para prevenir acidentes na rodovia (207)

Pg. 207: corrigir “*refere è sinalização*” por “*refere à sinalização*”.

Destinação correta de resíduos sólidos (208)

Pg. 209: corrigir “*Instalação*” por “*Elaboração e execução*”.

10.3.3 Continuidade do programa de comunicação social (209)

Pg. 209: colocar ponto final no parágrafo.

11.1.2 Supervisão ambiental das obras (211)

Pg. 212: corrigir “*relatórios periódicos*” por “*relatórios trimestrais*” e eliminar neste parágrafo o texto “*A periodicidade dos relatórios não pode ser superior a três meses*”.

Pg. 212: corrigir “*IBAMA/DF*” por “*IBRAM/DF*”.

Projeto de divulgação específica de resultados (214)

Pg. 214: colocar ponto final no último parágrafo.

Folha Nº	1782
Processo Nº	331001098/2007
	2644714
Assinatura	Assinatura

55

Handwritten initials and marks: a large scribble, a signature, and several initials including 'PM', 'P', and 'N'.

Público alvo (215)

Pg. 215 informar o item “e)” para este tópico.

Cronograma (216)

Pg. 216 informar o item “f)” para este tópico.

Responsabilidade institucional (216)

Pg. 216 informar o item “g)” para este tópico.

Pg. 216: substituir “IBAMA/DF” por “IBRAM/DF”.

11.9.1 Metodologia (220)

Pg. 221: nas tabelas 11.2 e 11.3 eliminar os pontos finais nos parágrafos nos registros da coluna Descrição ou colocar pontos finais em todos.

Pg. 221: Na tabela 11.3 corrigir “*ocorrência*” por “*ocorrência*”.

11.10.2 Classificação do material gerado (222)

Pg. 222: corrigir “*onsistem*” por “*Consistem*”.

11.10.5 Destinação final dos resíduos sólidos (224)

Pg. 224-225: no cabeçalho da tabela 11.5 corrigir “*PRA*” por “*PARA*”.

11.11.1 Introdução (226)

Pg. 226: substituir “*devam morrer*” por “*morrem*”.

11.11.6 Monitoramento do transporte de animais (228)

Pg. 228: corrigir “*incluindo ma análise sazonal*” por “*incluindo uma análise sazonal*”.

Adoção de normas de segurança no trabalho (231)

Pg. 232: corrigir “*ocoasionar*” por “*ocasionar*”.

Pg. 232: corrigir “*eventausi*” por “*eventuais*”.

Canteiro de obras (234)

Pg. 234: corrigir “*eeguintes aspectos*” por “*seguintes aspectos*”.

Áreas de empréstimo (235)

Pg. 235: dar sentido ao penúltimo parágrafo deste tópico.

12 CONCLUSÕES E RECOMENDAÇÕES (241)

Pg. 242: Eliminar o itálico em “*Norte do DF*”.

Desmobilização do canteiro de obras (237)

Pg. 237: padronizar a cor das letras neste tópico para o preto.

6.1.1. Orientações gerais para o RIMA

4.2 O que é o Anel Viário e por onde ele passa? (14)

Pg. 14: corrigir “*rodovias federais e distritais*” por “*rodovias federais, estaduais e distritais*”, caso as concepções de traçado do Anel Viário contemple rodovias nestas três jurisdições, como é no atual traçado e as proposições defendidas nesta Informação Técnica.

Pg. 14: corrigir “Lago Sul, conforme” por “Lago Sul, áreas dos municípios goianos de Padre Bernardo e Formosa, conforme”, caso as novas concepções de traçado defendidas por esta equipe prevaleçam.

4.4 Não há outras alternativas para a localização do Anel Viário? (17)

Pg. 17: No título o termo “outras alternativas” se configura em um pleonismo vicioso, já que o radical “alter” significa outra. Corrigir.

Pg. 17: corrigir “rodovias existentes mais ao Norte do DF” por “rodovias existentes mais ao Norte do DF e em área do estado de Goiás”.

Pg. 18: corrigir “APA do Cafuringa” por “APA de Cafuringa”.

5.1 Como se definiu a área de estudo do Anel Viário? (21)

Pg. 21: além de conceituar, corrigir “fatores biótico e abióticos” por “fatores bióticos e abióticos”.

Hidrografia (24)

Pg. 24: corrigir a tabela 5.1 de acordo com as modificações no EIA.

a) Meio físico (27)

Pg. 28: corrigir “Unidades de Conservação de proteção integral” por “Unidades de Conservação de proteção integral e de Uso sustentável”.

Pg. 28: corrigir “áreas urbanas” por “áreas urbanas e rurais”.

Uso e ocupação (35)

Pg. 35: na tabela 5.11, corrigir “FLONA” por “Floresta Nacional de Brasília”.

Hidrografia (37)

Pg. 37: corrigir a tabela 5.13 de acordo com as modificações no EIA.

a) Meio biótico (38)

Pg. 38: corrigir “ESECAE, unidade de proteção integral” por “ESECAE, unidades de proteção integral”.

7 – O ANEL VIÁRIO IRÁ CAUSAR IMPACTOS AO MEIO AMBIENTE? CASO SIM, O QUE SERÁ FEITO PARA RECUPERAR? (45)

Pg. 45: substituir “Basicamente, estas formas de “recuperação ambiental” podem ser explicadas da seguinte forma” por “São três as formas de prevenção e compensação de impactos ambientais consideradas no Anel Viário:”.

7.2 Quais ações provocam os impactos ambientais? (48)

Pg. 48: colocar ponto e vírgula no final de todos os itens informados.

a) Reposição florestal (54)

Pg. 54: corrigir “decreto (Decreto 14.783/93” para “Decreto nº 14.783/1993”.

7.4.3. Medidas específicas para o Arco Norte (55)

Pg. 56: eliminar todas ou corrigir as itemizações, neste caso, de “7.4.3” para “7.3.1”.

Folha Nº	1783
Processo Nº	391.000.098/2003
Assinatura	264471-1
Matrícula	

57

Handwritten signatures and initials are present in the bottom right corner of the page.

7.5 Como garantir que as medidas mitigadoras e compensatórias sejam adequadamente implantadas? (56)

Pg. 56: eliminar todas ou corrigir as itemizações, neste caso, de “7.5” para “7.4”.

a) Gerenciamento ambiental da implantação do empreendimento (56)

Pg. 56: corrigir “*sócio-ambientais*” para “*socioambientais*”.

a) Programa de educação sócio-ambiental (56)

Pg. 56: corrigir no título e conteúdo “*sócio-ambiental*” para “*socioambiental*”.

e) Programa de levantamento arqueológico (61)

Pgs. 61-62: alinhar a itemização e colocar ao final de cada uma sinal gráfico de ponto e vírgula.

f) Manual ambiental de construção (62)

Pg. 62: colocar ao final da itemização um sinal de ponto e vírgula.

8.4 Arco Norte (67)

Pg. 68: corrigir “*conecta com a área ampliada do Parque*” por “*conecta com a área ampliada do Parque*”.

Pg. 68: corrigir “*trecho adjacente à REBIO Contagem*” por “*trecho adjacente à REBIO Contagem*”.

Índice de figuras (70)

Pg. 70: eliminar o ponto final da chamada da figura 4.1.

Pg. 70: na chamada da Figura 5.4, deixar o parêntese fechado.

Índice de tabelas (71)

Pg. 71: eliminar a duplicidade na chamada da tabela 7.3.

Fase C – Volume único – Relatório de Estudos Preliminares – TOMO I (977)

SUMÁRIO (2)

Pg. 2: rever a numeração informada no sumário já que a indicação está errada em relação ao estudo apresentado.

3.3.2.2.4 Rodovia: DF-001 – Trecho: Entrº BR-251 - Entrº DF-290 (90)

Pg. 90: corrigir a itemização do tópico de “3.3.2.2.3” para “3.3.2.2.4”.

Bibliografia (citações e referências)

Pg. 252: corrigir “*RERDFORD*” por “*REDFORD*”.

Pg. 255: corrigir “*doutourado*” por “*doutorado*”.

Pg. 255: corrigir “*prespectivas*” por “*perspectivas*”.

3.4.6 Resultados obtidos (272)

Pg. 272: corrigir a itemização do tópico de “3.4.5” para “3.4.6”.