

ANEXO II
PORTARIA Nº 420, DE 26 DE OUTUBRO DE 2011

**TERMO DE REFERÊNCIA DE RELATÓRIO DE CONTROLE
AMBIENTAL PARA REGULARIZAÇÃO DE RODOVIAS – RCA**

INTRODUÇÃO

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

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

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

1. IDENTIFICAÇÃO DO EMPREENDEDOR

1.1. Identificação do empreendedor:

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

1.2. Identificação da empresa responsável pelos estudos

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

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

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

Observação:

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

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

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

2. DADOS DO EMPREENDIMENTO

2.1. Identificação do Empreendimento

- nome
- Município(s) e UF(s);

2.2. Caracterização do Empreendimento

- Localização georreferenciada em mapa de toda a rodovia, em escala a ser acordada.
- Extensão
- Relevo do terreno
- Seção transversal esquemática (dimensões do off-set, faixa de domínio, etc) em toda a sua extensão (velocidade diretriz, rampas máximas, raio de curvatura mínimo, etc).
- Largura da faixa de domínio
- VDM, com percentuais de veículos leves, ônibus e caminhões
- Localização georreferenciada e identificação das obras de arte especiais e cruzamentos com outras rodovias e outros modais
- Localização e descrição sucinta dos melhoramentos propostos, quando couber;
- Apresentar caracterização, projetos-tipo e mapeamento georreferenciado das unidades de apoio previstas e seus acessos, quando couber;
- Apresentar os sistemas de segurança e de sinalização.

3. ÁREA DE INFLUÊNCIA DO EMPREENDIMENTO

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

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

A definição dos limites das áreas de influência deve ser justificada, observando-se que, para fatores ambientais específicos, os limites podem ser

diferentes e sujeitos à revisão com base na identificação e na abrangência dos impactos.

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

3.1. Área de Influência Direta-AID

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

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

- A faixa de domínio da rodovia;
- As áreas destinadas às estruturas de apoio;
- As áreas de jazidas, empréstimo e bota-fora, quando couber;
- Os acessos existentes e projetados;
- As áreas contínuas de relevante importância ecológica;
- Cidades e vilas residenciais que servem como apoio logístico ao empreendimento, bem como as áreas das comunidades e propriedades diretamente interceptadas;
- Outras áreas que sofreram alterações decorrentes da ação direta do empreendimento, a serem identificadas no decorrer dos estudos.

3.2. Área de Influência Indireta-AII

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

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

- O alcance dos impactos associados às características do empreendimento;
- As micro bacias;
- Os fragmentos e remanescentes florestais, UCs, Áreas prioritárias para conservação, área de vida para espécies protegidas, ameaçadas de extinção, raras, endêmicas;
- As características urbano-regionais;
- As alterações na dinâmica de uso e ocupação do solo, na dinâmica dos núcleos urbanos e na dinâmica do transportes regional.

4. DIAGNÓSTICO AMBIENTAL

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

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

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

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

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

1. Meio Físico

- Clima e Condições meteorológicas
 - Caracterização climático-meteorológica resumida da região em que se insere o empreendimento, considerando a ocorrência de eventos extremos.
 - Apresentar tabelas e gráficos com as médias históricas e com as médias recentes dos parâmetros meteorológicos ao longo dos meses do ano, com ênfase pluviosidade e regime de ventos (direção e velocidade), indicando as fontes dos dados apresentados.
- Geologia
 - Apresentar mapeamento da geologia regional, abrangendo a área de influência indireta.
 - Apresentar a identificação e localização geográfica prevista das possíveis jazidas utilizadas ou a serem utilizadas para realização de demais obras necessárias ao empreendimento, para os casos em que o material seja proveniente de jazidas não comerciais, quando couber.
 - Apresentar as características geotécnicas dos pontos notáveis atingidos diretamente pelas rodovias, mediante o uso de parâmetros de mecânica de rochas e solos e as interferências destas em relação ao empreendimento (propensão à erosão, taludes instáveis, travessias de regiões com solos hidromórficos, travessias de cursos d'água, etc.).
- Geomorfologia
 - Apresentar as unidades geomorfológicas compreendendo as formas e a dinâmica de relevo, e indicar a presença ou a propensão à erosão, assoreamento e inundações sazonais.
- Solos
 - Descrever e mapear as classes de solo, (de acordo com o Sistema de Classificação da Empresa Brasileira de Pesquisa Agropecuária - EMBRAPA - 1999 e 2006).
- Hidrologia

- Levantamento e mapeamento do sistema hidrográfico, informando a localização e caracterização básica dos corpos d'água atravessados pelo empreendimento, com identificação dos mananciais de abastecimento público, bem como de outros usos preponderantes.
- Apresentar mapeamento e informações básicas sobre níveis, frequência e duração de cheias.
- Avaliar a ocorrência de processos erosivos e de assoreamento, e suas implicações decorrentes das retenções e das descargas de águas pluviais, e sua interferência na dinâmica fluvial.

➤ Cavernas

- Apresentar levantamento das cavernas naturais, com base em dados secundários.

2. Meio Biótico

- Os estudos realizados para o diagnóstico do meio biótico devem ser apresentados de forma clara e objetiva. Caracterizar os ecossistemas nas áreas atingidas pelo empreendimento, sua distribuição e relevância biogeográfica, identificando a rede hidrográfica.
- Caracterizar a cobertura vegetal na área de influência do empreendimento, apresentando:
 - Identificação e mapeamento das fitofisionomias; e
 - Lista de ocorrência de espécies da flora, informando:
 - Ordem, família, nome científico, nome vulgar; e
 - Estado de conservação, considerando as listas oficiais de espécies ameaçadas, tendo como referência: CITES, IUCN, MMA, estaduais e municipais.
- Identificar as Unidades de Conservação no âmbito federal, estadual e municipal, os corredores ecológicos, com base em ecologia de paisagem, as áreas protegidas por legislação específica, localizadas na área de influência do empreendimento e as respectivas distâncias em relação à rodovia.
- Mapear e apresentar relação das Áreas Prioritárias para Conservação formalmente identificadas pelos governos federal, estadual e municipal.
- Caracterizar, com base em dados secundários, incluindo os planos de manejo de unidades de conservação, as populações faunísticas e suas respectivas distribuições espacial e sazonal, com especial atenção às espécies ameaçadas de extinção, raras, endêmicas e migratórias, e identificar áreas potenciais para servirem como corredores e refúgio de fauna.

3. Meio Socioeconômico

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

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

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

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

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

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

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

5. PASSIVO AMBIENTAL

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

- Meio Físico (possíveis áreas contaminadas; jazidas ou áreas de mineração, empréstimos, bota-foras ou outras áreas de apoio abandonadas ou não-recuperadas; processos erosivos em desenvolvimento; interferências sobre drenagem fluvial);
- Meio Biótico (Áreas de Preservação Permanente suprimidas, fauna impactada em função de atropelamento).
- Meio Socioeconômico: levantamento das ocupações irregulares existentes na faixa de domínio, e identificação dos pontos críticos para a segurança dos usuários e comunidades lindeiras.

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

6. IDENTIFICAÇÃO E AVALIAÇÃO DE IMPACTO AMBIENTAL

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

Os impactos serão avaliados nas áreas de influências definidas para cada um dos meios estudados e caracterizados no diagnóstico ambiental, considerando

suas propriedades cumulativas e sinérgicas e a distribuição dos ônus e benefícios sociais.

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

7. PLANO BASICO DE REGULARIZAÇÃO AMBIENTAL-PBRA

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

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

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

8. BIBLIOGRAFIA