

Referência: Inquérito Civil n.º 1.23.002.000816/2025-20;

RECOMENDAÇÃO N.º 03, DE 22 DE ABRIL DE 2026

Recomenda a adoção de providências para a correção de ilegalidades identificadas no contexto do licenciamento ambiental e das atividades de dragagem realizadas pela Alcoa World Alumina Brasil Ltda. (AWAB) no Rio Amazonas, município de Juruti/PA, nos anos de 2023, 2024 e 2025.

O **MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL**, pelo Procurador da República signatário, no exercício da atribuição que lhe é conferida pelos arts. 127, *caput*, e 129, incisos II, III, VI e IX, da Constituição da República Federativa do Brasil de 1988 (CRFB/1988), c/c com a Lei Complementar n.º 75/1993 (LC n.º 75/1993) e com a Resolução n.º 164, de 28 de março de 2017, do Conselho Nacional do Ministério Público (Resolução n.º 164/2017-CNMP);

CONSIDERANDO que o Ministério Público é instituição permanente, essencial à função jurisdicional do Estado, incumbindo-lhe a defesa da ordem jurídica, do regime democrático e dos interesses sociais e individuais indisponíveis (art. 127, *caput*, da CRFB/1988, LC n.º 75/1993, art. 1.º);

CONSIDERANDO ser função institucional do Ministério Público, dentre outras, zelar pelo efetivo respeito dos Poderes Públicos e dos serviços de relevância pública, bem como efetivar os direitos assegurados na Constituição, promovendo as medidas necessárias a sua garantia (art. 129, inciso II, da CRFB/1988);

CONSIDERANDO que compete ao Ministério Público promover o inquérito civil e a ação civil pública para a proteção do patrimônio público e social e de outros interesses difusos e coletivos (art. 129, inciso III, da CRFB/1988), levando a efeito as medidas cíveis adequadas para a proteção dos direitos constitucionais e a proteção dos interesses individuais indisponíveis, difusos e coletivos (art. 6.º, inciso VII, alíneas "a" e "c", da LC n.º 75/1993);

CONSIDERANDO que a competência trazida no corpo constitucional no sentido que a União, Estados, Distrito Federal e Municípios devem "*proteger o meio ambiente e combater a poluição em qualquer de suas formas*" (art. 23, VI, da CRFB/1988), e geram para tais entes um verdadeiro "*dever-poder*", sendo que eventual omissão, total ou parcial, do cumprimento desta obrigação pode acarretar a responsabilização não só da administração pública direta ou indireta destes entes, como

também dos seus respectivos administradores;

CONSIDERANDO que a Administração Pública, para a realização do seu dever constitucional e institucional, qual seja, a garantia do bem estar de todos, goza de prerrogativas, concretizadas, entre outras, no poder de polícia fiscalizador e sancionador, tudo com o fim de resguardar o interesse público subjacente;

CONSIDERANDO que o art. 225 da CRFB/1988 assegura a todos o direito ao meio ambiente ecologicamente equilibrado, bem de uso comum do povo e essencial à qualidade de vida, impondo-se ao Poder Público e à coletividade o dever de defendê-lo e preservá-lo para presentes e futuras gerações, de modo que o direito constitucional ao meio ambiente equilibrado implica, necessariamente, no correlato dever fundamental de atuação protetiva do meio ambiente pelos órgãos públicos;

CONSIDERANDO que o art. 225, §1.º, inciso IV, da CRFB/1988 dispõe que incumbe ao Poder Público, exigir, na forma da lei, para **instalação de obra ou atividade potencialmente causadora de significativa degradação do meio ambiente**, estudo prévio de impacto ambiental, a que se dará publicidade;

CONSIDERANDO que a Política Nacional do Meio Ambiente (PNMA) conceitua poluição como a degradação da qualidade ambiental resultante de atividades que direta ou indiretamente prejudiquem a saúde, a segurança e o bem-estar da população, criem condições adversas às atividades sociais e econômicas, ou afetem desfavoravelmente a biota (art. 3º, inciso III, alíneas "a", "b", "c", Lei n.º 6.938/1981);

CONSIDERANDO que no Direito Ambiental, a responsabilidade é ampla e alcança todos aqueles que, por ação ou omissão, contribuem para a ocorrência de riscos ao ecossistema, de modo que, quando o órgão ambiental chancela a realização de atividades potencialmente degradantes ao meio ambiente, realizadas em contexto inadequado e/ou com base em estudos ambientais inadequados ou incompletos, ele assume a responsabilidade pela atuação administrativa ilegal;

CONSIDERANDO que o princípio do poluidor-pagador fundamenta a reparação pelos danos ambientais e atribui ao empreendedor o custo social externo de sua produção, a vedar que o empreendedor concentre os lucros enquanto a sociedade suporta os prejuízos decorrentes da atividade, de modo que tal princípio não se compreende como uma autorização para poluir aos que têm condições de pagar, mas como fator de desestímulo à degradação ambiental;

CONSIDERANDO que o direito ambiental também é regido pelos princípios da prevenção e precaução, e objetivam proporcionar meios para impedir que ocorra a degradação do patrimônio

cultural, ou seja, são medidas que, essencialmente, buscam evitar a existência do risco, pois a perda do patrimônio cultural é, na maioria das vezes, irreparável e irreversível;

CONSIDERANDO que bastando a plausibilidade do risco de dano grave ou irreversível, se determinado empreendimento puder causar danos ambientais sérios ou irreversíveis, contudo, inexistente certeza científica quanto aos efetivos danos e sua extensão, mas há base científica razoável fundada em juízo de probabilidade não remoto de sua potencial ocorrência, o empreendedor deverá ser compelido a adotar medidas de precaução para elidir ou reduzir os riscos ambientais para a população;

CONSIDERANDO que o Estado Brasileiro está vinculado a deveres de proteção do meio ambiente, sendo signatário de inúmeros acordos ambientalistas, dentre os quais se insere a Agenda 21 — Programa de Ações para o Desenvolvimento Sustentável, firmado durante a Conferência das Nações Unidas sobre o Meio Ambiente e o Desenvolvimento (ECO 92);

CONSIDERANDO que o Princípio n.º 1 da Declaração do Rio sobre Meio Ambiente e Desenvolvimento de 1992, da qual o Brasil é país signatário, ressalta que os seres humanos constituem o centro das preocupações relacionadas com o desenvolvimento sustentável. Têm direito a uma vida saudável e produtiva, em harmonia com a natureza;

CONSIDERANDO que o princípio n.º 15 da Declaração do Rio sobre Meio Ambiente e Desenvolvimento de 1992, dispõe que, com o fim de proteger o meio ambiente, o princípio da precaução *deverá ser amplamente observado pelos Estados*, de acordo com suas capacidades. Quando houver ameaça de danos graves ou irreversíveis, a ausência de certeza científica absoluta não será utilizada como razão para o adiamento de medidas economicamente viáveis para prevenir a degradação ambiental;

CONSIDERANDO que o Princípio n.º 16 da Declaração do Rio sobre Meio Ambiente e Desenvolvimento de 1992, dispõe que: *“As autoridades nacionais devem procurar promover a internacionalização dos custos ambientais e o uso de instrumentos econômicos, tendo em vista a abordagem segundo a qual o poluidor deve, em princípio, arcar com o custo da poluição, com a devida atenção ao interesse público e sem provocar distorções no comércio e nos investimentos internacionais”*;

CONSIDERANDO que o Princípio n.º 22 da Declaração do Rio sobre Meio Ambiente e Desenvolvimento de 1992, reconheceu que *“os povos indígenas e suas comunidades, bem como outras comunidades locais, têm um papel vital no gerenciamento ambiental e no desenvolvimento, em virtude de seus conhecimentos e de suas práticas tradicionais. Os Estados devem reconhecer e apoiar adequadamente sua identidade, cultura e interesses, e oferecer condições para sua efetiva*

participação no atingimento do desenvolvimento sustentável”;

CONSIDERANDO que no objetivo de alcançar um desenvolvimento sustentável, a proteção ambiental deve constituir parte integrante do processo de desenvolvimento e não pode ser considerada separadamente, pois as necessidades humanas são ilimitadas, mas os recursos ambientais naturais são finitos, devendo ser realizada ponderação casuística entre o direito fundamental ao desenvolvimento econômico e o direito à preservação ambiental, à luz do princípio da proporcionalidade, considerando que o desenvolvimento sustentável é aquele que atende às necessidades do presente sem comprometer a possibilidade de existência digna das gerações futuras;

CONSIDERANDO que o Decreto nº 6.040/2007, que institui a Política Nacional de Desenvolvimento Sustentável dos Povos e Comunidades Tradicionais (PNPCT), deixa patente que a legislação voltada à proteção dos povos tradicionais não se restringe aos povos indígenas e aos quilombolas, aplicando-se, igualmente, a outros povos tradicionais, como ribeirinhos, pescadores, extrativistas, seringueiros, faxinais, ciganos, quebradeiras de babaçu, dentre outros;

CONSIDERANDO que a Política Nacional de Desenvolvimento Sustentável dos Povos e Comunidades Tradicionais (PNPCT) define os PCTs como "*grupos culturalmente diferenciados e que se reconhecem como tais, que possuem formas próprias de organização social, que ocupam e usam territórios e recursos naturais como condição para sua reprodução cultural, social, religiosa, ancestral e econômica, utilizando conhecimentos, inovações e práticas gerados e transmitidos pela tradição*" (art. 3º, inciso I, Decreto n.º 6.040/2007);

CONSIDERANDO que os territórios tradicionais constituem um elemento material e espiritual essencial para as presentes e futuras gerações dos povos e comunidades tradicionais e não se encontram dissociados da própria existência física de cada ser considerado individualmente e coletivamente. Esta característica é o que justifica a estreita relação, ou interdependência, entre a manutenção do território e a reprodução do povo ou comunidade enquanto grupo culturalmente diferenciado;

CONSIDERANDO que as comunidades tradicionais ribeirinhas amazônicas possuem relação intrínseca com o rio e seus recursos naturais, em seus modos de vida centrados na pesca artesanal e subsistência, na agricultura de várzea, no extrativismo, no transporte fluvial e na cultura material e imaterial que tem o rio como elemento central, e que a degradação progressiva desses vínculos, configura, na ocasião, dano socioambiental sobre o patrimônio cultural e existencial de tais comunidades;

CONSIDERANDO que, em se tratando de comunidades tradicionais, no plano

internacional, a Convenção n.º 169 da OIT, prevê em seu artigo 3º que esses povos deverão “gozar plenamente dos direitos humanos” e em seu artigo 4º, que “deverão ser adotadas as medidas especiais que sejam necessárias para salvaguardar as pessoas, as instituições, os bens, as culturas e o meio ambiente dos povos interessados”;

CONSIDERANDO que os estudos ambientais elaborados com o objetivo de permitir a avaliação da viabilidade ambiental de empreendimentos devem obrigatoriamente incluir a apresentação das alternativas locacionais, tecnológicas e modais, bem como a alternativa de não implantação do empreendimento (Enunciado n.º 33, 6ª Câmara de Coordenação e Revisão do Ministério Público Federal);

CONSIDERANDO a Resolução CONAMA n.º 237/1997, que trata do procedimento de licenciamento ambiental e a Resolução CONAMA n.º 01/1986, que dispõe sobre critérios básicos e diretrizes gerais para a avaliação de impacto ambiental, são instrumentos de concretização do artigo 225 da Constituição Federal;

CONSIDERANDO que a Resolução CONAMA n.º 01/1986 estabelece critérios básicos e as diretrizes gerais para a avaliação de impacto ambiental e, em seu art. 1º, destaca que, para efeito dessa Resolução, **considera-se impacto ambiental qualquer alteração das propriedades físicas, químicas e biológicas do meio ambiente, causada por qualquer forma de matéria ou energia resultante das atividades humanas que, direta ou indiretamente, afetam:** I - a saúde, a segurança e o bem-estar da população; II - as atividades sociais e econômicas; III - a biota; IV - as condições estéticas e sanitárias do meio ambiente; V - a qualidade dos recursos ambientais;

CONSIDERANDO que a Resolução CONAMA n.º 01/1986, na leitura do seu art. 2º e respectivos incisos, elenca as atividades modificadoras do meio ambiente sujeitas à elaboração de Estudo de Impacto Ambiental (EIA) e respectivo Relatório de Impacto Ambiental (RIMA);

CONSIDERANDO que a Resolução CONAMA n.º 237/1997 dispõe no art. 3º, que a licença ambiental para empreendimentos e **atividades consideradas efetiva ou potencialmente causadoras de significativa degradação do meio dependerá de prévio estudo de impacto ambiental e respectivo relatório de impacto sobre o meio ambiente (EIA/RIMA)**, ao qual dar-se-á publicidade, garantida a realização de audiências públicas, quando couber, de acordo com a regulamentação;

CONSIDERANDO que a dragagem do leito de rio sujeita-se ao licenciamento ambiental nos termos da Resolução CONAMA n.º 237/1997, e, quando couber, da Resolução CONAMA n.º 01/1986, bem como de outros dispositivos legais aplicáveis ao caso, observando-se, ainda, a

Resolução CONAMA n.º 454/2012;

CONSIDERANDO que a Resolução CONAMA n.º 454/2012 estabelece as diretrizes gerais e os procedimentos referenciais para o gerenciamento do material a ser dragado em águas sob jurisdição nacional e a sua disposição final, aplicando-se para fins de implantação, **aprofundamento**, manutenção ou **ampliação** de canais hidroviários, da infraestrutura aquaviária dos portos, terminais e outras instalações portuárias, públicos e privados, civis e militares, bem como às dragagens para outros fins (art. 1º);

CONSIDERANDO que a Resolução CONAMA n.º 454/2012, em seu art. 3º e incisos, estabelece que para caracterizar as intervenções e os processos de dragagem, deverá ser apresentado ao órgão ambiental licenciador plano conceitual de dragagem, que conterà o conjunto de dados e informações dispostos nos respectivos incisos;

CONSIDERANDO que a Resolução COEMA n.º 162/2021 estabelece as atividades de impacto ambiental local, para fins de licenciamento ambiental, de competência dos Municípios no âmbito do Estado do Pará, e dá outras providências;

CONSIDERANDO que a Instrução Normativa n.º 11/2019 da SEMAS/PA define os procedimentos e critérios para a instauração de processos de licenciamento ambiental, em quaisquer de suas modalidades e sua renovação, no âmbito de competência estadual;

CONSIDERANDO que o Enunciado n.º 5 da 4ª Câmara de Coordenação e Revisão do Ministério Público Federal (4ª CCR/MPF) estabelece que a atribuição para atuar é do Ministério Público Federal sempre que houver ofensa a bem ou interesse da União, independentemente do órgão responsável pelo licenciamento;

CONSIDERANDO que a Lei n.º 12.815/2013, no Capítulo VIII, art. 54, define que: “**A dragagem por resultado compreende a contratação de obras de engenharia destinadas ao aprofundamento, alargamento ou expansão de áreas portuárias e de hidrovias, inclusive canais de navegação, bacias de evolução e de fundeio e berços de atracação, bem como os serviços de sinalização, balizamento, monitoramento ambiental e outros com o objetivo de manter as condições de profundidade e segurança estabelecidas no projeto implantado**”; E que o Decreto n.º 8.437/2015, em seu art. 2º, alínea “b”, inciso XXIV, define que **a dragagem trata-se de “obra ou serviço de engenharia que consiste na limpeza, desobstrução, remoção, derrocamento ou escavação de material do fundo de rios, lagos, mares, baías e canais**”;

CONSIDERANDO que nos termos do art. 2, inciso IV, da Resolução CONAMA n.º

454/2012, a dragagem de manutenção define-se como dragagem operacional periódica destinada a manter a profundidade ou seção molhada mínima, assim como condições pré-estabelecidas de cota no leito de corpo de água, conceito que, por definição técnica, **não comporta o resultado de aprofundamento e alargamento**, pois tais efeitos são constitutivos da modalidade de dragagem de aprofundamento;

CONSIDERANDO que a dragagem de aprofundamento objetiva a **criação ou ampliação de canais de acesso** e bacias de evolução, com vistas ao desenvolvimento portuário, e em consonância com a necessidade de recebimento de navios de maior porte, que demandam maiores profundidades de lâminas d'água para a sua navegação;

CONSIDERANDO que a distinção entre dragagem de manutenção e dragagem de aprofundamento é relevante para a estipulação dos estudos ambientais exigíveis para cada processo de licenciamento, pois enquanto a dragagem de manutenção pressupõe a mera remoção de sedimentos para o retorno do canal às condições preexistentes, a dragagem de aprofundamento cria novas condições hidromorfológicas, com impactos estruturais e permanentes sobre o leito;

CONSIDERANDO que os elementos colhidos no Inquérito Civil n.º 1.23.002.000816/2025-20, em trâmite no 4º Ofício da Procuradoria da República no Município de Santarém, revelam que a Alcoa World Alumina Brasil (AWAB) executou, nos anos de 2023, 2024 e 2025, ciclos progressivos de dragagem no leito do Rio Amazonas, licenciados pela SEMAS/PA sob a tipologia de dragagem de manutenção, **muito embora as operações realizadas tenham tido por finalidade e por resultado o aprofundamento e o alargamento do canal de acesso ao seu Terminal Portuário**, no Município de Juruti, no Estado do Pará, em enquadramento incompatível com a natureza e a escala das intervenções efetivamente executadas;

CONSIDERANDO que o Terminal Portuário da Alcoa World Alumina Brasil (AWAB), situado no Município de Juruti, é utilizado pela empresa para o escoamento de bauxita, e que o mencionado terminal é localizado/instalado no Rio Amazonas, o qual é caracterizado por seu comportamento hidrológico cíclico, marcado por períodos de cheia (maio a junho) e seca/estiagem (setembro a novembro), sendo que o nível d'água pode variar significativamente entre tais períodos;

CONSIDERANDO que a Alcoa World Alumina Brasil (AWAB) declarou que as restrições operacionais à navegação de acesso ao seu terminal portuário foram identificadas a partir do ano de 2022, quando os levantamentos hidrográficos e batimétricos constataram a *deposição natural* de sedimentos no canal da instalação portuária, o que teria comprometido as condições de segurança da navegabilidade e ensejado a realização das atividades de dragagem;

CONSIDERANDO que no licenciamento ambiental realizado em 2023, a SEMAS/PA expediu a LICENÇA DE OPERAÇÃO N.º 14362/2023 (que retificou a LO n.º 14284/2023), com validade até 31/07/2024, no âmbito do processo de licenciamento n.º 2023/14438, autorizando a realização da dragagem de 900.279 m³ de sedimentos do canal de acesso ao Porto da Alcoa (AWAB), no município de Juruti, no Estado do Pará, com base em *Relatório de Controle Ambiental (RCA) 2023*, **sendo efetivamente dragados o volume de aproximadamente 867.810 m³ de sedimentos durante as atividades;**

CONSIDERANDO que no licenciamento ambiental realizado em 2024, a SEMAS/PA expediu a AUTORIZAÇÃO N.º 5659/2024 (que substitui a AU n.º 5627/2024), com validade até 16/09/2025, no âmbito do processo n.º 2024/12454, autorizando a realização da dragagem de 3.000.000 m³ de sedimentos do canal de acesso ao Porto da Alcoa (AWAB), no município de Juruti, no Estado do Pará, com base em *Relatório para Solicitação de Licença de Operação para Execução de Dragagem no Canal de Acesso do Terminal Portuário da Alcoa*, **sendo efetivamente dragados o volume de aproximadamente 2.147.527,75 m³ de sedimentos durante as atividades;**



Figura 4-7 - Imagens da TSHD Galileo Galilei durante operação.

CONSIDERANDO que ainda no licenciamento realizado em 2024, a SEMAS/PA analisou, por meio da NT N.º: 46152/GEIND/CIND/DLA/SAGRA/2024, de 12/09/2024, a solicitação da inclusão de uma poligonal de dragagem complementar no processo n.º 2024/12454, de até 350.000 m³ de sedimentos, em frente a cidade de Juruti, com base na *Solicitação de Dragagem Complementar no Canal de Acesso ao Terminal Portuário da Alcoa no Rio Amazonas*, **resultando na dragagem efetiva de aproximadamente 287.000,68 m³ de sedimentos durante as atividades, perfazendo o volume total dragado no ciclo de 2024 o montante de 2.434.528,43 m³ de sedimentos;**



Figura 4-8 - Material a bordo durante a dragagem.



Figura 4-9 - Inspeção de equipamentos durante dragagem.

CONSIDERANDO que no licenciamento ambiental realizado em 2025, a SEMAS/PA expediu a AUTORIZAÇÃO N.º 5882/2025, com validade até 27/06/2027, no âmbito do processo n.º 2025/2291, autorizando a realização da dragagem de 7.000.000 m³ de sedimentos do canal de acesso ao Porto da Alcoa (AWAB), no município de Juruti, no Estado do Pará, com base no *Relatório para solicitação de autorização para Dragagem 2025 e Resultados Parciais de Execução dos Programas Ambientais em 2024*, **sendo efetivamente dragados, até o presente momento, aproximadamente 2.418.894,21 m³ de sedimentos durante as atividades**, remanescendo à empresa a possibilidade de executar o volume restante até o final da validade do título, em 27/06/2027;

CONSIDERANDO que em reunião realizada nas dependências da empresa, em 12/11/25 (PRM-STM-PA-00003223/2026), a Gerência de Operações Portuárias da Alcoa (AWAB) reconheceu que a necessidade operacional da execução de dragagem em 2025 era inferior ao volume efetivamente dragado, **admitindo que a execução não foi determinada pela real condição e necessidade ambiental do canal de navegação naquele momento específico, mas pela circunstância de que o contrato com a empresa responsável pela operação já se encontrava previamente firmado**, razão pela qual as atividades foram realizadas nos volumes contratualmente pactuados, a despeito da desnecessidade da intervenção no canal na magnitude em que operada;

CONSIDERANDO que, na mesma ocasião (PRM-STM-PA-00003223/2026), a Gerência de Operações Portuárias da Alcoa (AWAB) reconheceu que no ano de 2025 o Rio Amazonas não registrou cotas reduzidas que impedissem a navegação como em 2024 e que apesar disto justificou a realização da dragagem como medida *"estratégica e inteligente"*, **o que revela que a empresa operou, em medida desnecessária, intervenção com potencial de causar significativa**

degradação ambiental, assim violando o princípio ambiental da prevenção;

CONSIDERANDO que essas circunstâncias demonstram, de forma inequívoca, que o volume dragado no ciclo de dragagem no ano de 2025 não foi determinado exclusivamente por necessidade operacional efetiva, e que a ampliação progressiva dos volumes autorizados pela SEMAS/PA ao longo dos sucessivos ciclos de dragagem no Rio Amazonas **ocorreram sem que tal progressão tenha sido acompanhada da exigência de instrumento de avaliação ambiental compatível com a magnitude crescente das intervenções, tampouco da revisão do instrumento de licenciamento pelo órgão ambiental licenciador**, em que pese o expressivo crescimento volumétrico verificado;

CONSIDERANDO que a concessão de licenças e autorizações que consignem volumes substancialmente superiores à necessidade operacional verificada no momento específico da expedição do título, como é o caso da AUTORIZAÇÃO N.º 5882/2025 (que autoriza a dragagem de 7.000.000 m³), quando a própria empresa reconhece a necessidade inferior, equivale, na prática, à transferência ao empreendedor, pelo órgão licenciador, do juízo de discricionariedade administrativa sobre a conveniência e oportunidade da necessidade da intervenção no meio ambiente, **conferindo-lhe verdadeiro cheque em branco para decidir quando, como e quanto dragar, limitando-se o título a fixar o limite máximo em metros cúbicos**, em violação ao dever de tutela ambiental que incumbe ao Poder Público;

CONSIDERANDO ainda, que a flexibilidade temporal conferida pela SEMAS/PA nas licenças e autorizações emitidas, permite ao empreendedor executar o volume de sedimentos autorizado a qualquer tempo dentro do prazo de validade dos títulos, seja em campanhas concentradas em poucos dias, seja de forma intermitente ao longo de meses ou anos, sem qualquer vinculação à sazonalidade hidrológica do Rio Amazonas (cheia e estiagem), **o que deturpa a finalidade do licenciamento ambiental como instrumento de controle administrativo preventivo**, já que este examina o potencial de degradação ambiental de determinada atividade ou empreendimento, pois a escolha do período de execução tem impacto direto sobre a extensão dos danos ao ecossistema aquático e às comunidades ribeirinhas;

CONSIDERANDO que o órgão licenciador, ao emitir autorizações com volumes desproporcionais à necessidade verificada e com prazos de validade extensos que permitem a execução a qualquer tempo, sem exigir que cada campanha de dragagem seja precedida de avaliação técnica da efetiva necessidade operacional naquele momento específico da atividade, assume a responsabilidade pelos danos decorrentes de intervenções desnecessárias ou superdimensionadas no leito do Rio Amazonas, na medida em que a ausência de controle prévio e individualizado por campanha e/ou atividade esvazia o conteúdo preventivo a que se destina o licenciamento ambiental e

converte o título autorizativo em instrumento meramente formal;

CONSIDERANDO que em 03 setembro de 2024, a Alcoa World Alumina Brasil Ltda. (AWAB) anunciou publicamente¹ o investimento de aproximadamente R\$1 bilhão na aquisição de frota própria composta por 4 (quatro) navios do modelo Kamsarmax, denominados Amazon Pioneer, Amazon Pathfinder, Amazon Commander e Amazon Courage, destinados ao transporte de bauxita entre a mina de bauxita de Juruti/PA e a refinaria Alumar em São Luís/MA, com expectativa de transportar aproximadamente 6 (seis) milhões de toneladas de bauxita por ano;

CONSIDERANDO que os navios da classe Kamsarmax possuem, conforme especificações técnicas internacionalmente reconhecidas, comprimento de aproximadamente 229 metros, boca de 32 a 33 metros, calado típico de aproximadamente 14,5 metros e porte bruto (DWT) de aproximadamente 80.000 a 85.000 toneladas, tratando-se de dimensões superiores às das embarcações das classes Panamax e Handymax, que também são utilizadas pela empresa;

CONSIDERANDO que conforme publicizado e noticiado por diversos veículos de imprensa², os navios Amazon Pioneer e Amazon Pathfinder iniciaram suas operações na rota do Município de Juruti/PA à São Luís/MA em dezembro de 2024, portanto, após a vigência do licenciamento ambiental do ciclo de dragagem realizado no ano de 2024 e antes do início do ciclo de dragagem de 2025, sendo que os demais navios da frota (Amazon Commander e Amazon Courage) têm chegada prevista para os meses subsequentes;

CONSIDERANDO que na reunião, em 12/11/2025 (PRM-STM-PA-00003223/2026), o Gerente de Operações Portuárias da Alcoa (AWAB) afirmou que *nunca houve alteração nos tipos de navios utilizados pela empresa*, declarando que sempre operaram exclusivamente com graneleiros das classes Panamax e Handymax, com capacidade máxima de até 58 mil toneladas e calado máximo de saída fixado em 11,58 metros, de modo que a declaração se mostra contraditória tanto com as informações constantes nos instrumentos que embasaram os licenciamentos de 2023, 2024 e 2025, quanto com o investimento publicamente anunciado na aquisição da frota de navios Kamsarmax;

CONSIDERANDO que o Relatório de Controle Ambiental (RCA) 2023, no histórico do empreendimento e do uso da área (fl. 29), registra que o Terminal Portuário da Alcoa (AWAB) em Juruti/PA, possui capacidade para acomodar navios de até 75 mil toneladas, e que o píer de atracação do Terminal Portuário tem a capacidade para receber e embarcar navios dos modelos Panamax e Kamsarmax, com porte bruto entre 72 mil toneladas e 85 mil toneladas, cuja informação é replicada nos documentos da Alcoa (AWAB) que embasaram os licenciamentos dos anos de 2024 e 2025;

CONSIDERANDO que o mesmo Relatório de Controle Ambiental (RCA) 2023, no item

¹ Alcoa investe em novos navios e leva desenvolvimento econômico e geração de empregos para o Maranhão

² Navios para cabotagem da Alcoa já operam na Amazônia

4.3.8 (fls. 67/68), ao tratar das características das embarcações que utilizam o Terminal Portuário da Alcoa (AWAB) em Juruti, registra expressamente que os embarques de bauxita são realizados por meio de navios do tipo Panamax, com capacidade máxima de 83.600 TPB (tonelagem de porte bruto), informação que também se insere nos documentos fornecidos pela Alcoa (AWAB) e que embasaram os licenciamentos ambientais para atividades de dragagem nos anos de 2024 e 2025;

CONSIDERANDO que nos documentos submetidos pela Alcoa (AWAB) à Capitania Fluvial de Santarém (CFS) da Marinha do Brasil, consta no Projeto Preliminar de Dragagem de 2023 (Memorial Descritivo RT-DSH-001/23) apresentado, **que os navios-tipo que operam no Terminal de Juruti são graneleiros da classe Panamax**, que possuem as seguintes dimensões: LOA = 230 m, Boca = 32 m, com calado (carregado) = 11,58 m, fixando-se a cota de projeto em 13,1 m, referenciada ao Nível de Redução da Estação Maregráfica de Juruti;

CONSIDERANDO que no Projeto Preliminar de Dragagem de 2024 (Memorial Descritivo MD-DSH-001/24) a Alcoa (AWAB) manteve integralmente a caracterização anterior das embarcações, mas elevou a cota de projeto para 14,5 m. No entanto, no Projeto Preliminar de Dragagem de 2025 **consta que foi mantida a classe Panamax, mas houve alteração no comprimento dos navios-tipo, que passou a ser: LOA = 242 m, Boca = 32,2 m**, mantido o calado (carregado) em 11,58 m e a cota de projeto em 14,5 m, referenciada ao Nível de Redução da Estação Maregráfica de Juruti;

CONSIDERANDO que o PT N°: 59926/GEINFRA/CINFAP/DLA/SAGRA/2023, emitido pela SEMAS/PA (fl. 4), consigna que: "A empresa ALCOA WORLD ALUMINA BRASIL LTDA solicitou licenciamento ambiental para realizar dragagem com volume inicial de 563.000m³ de sedimento no canal de acesso ao seu Terminal Portuário, **visando melhorar a acessibilidade de navios de até 75 mil toneladas de capacidade (Panamax e Kamsarmax)**, considerando que o terminal é realizado o embarque de navios que movimentam minério de bauxita", o que demonstra que, já no primeiro licenciamento, em 2023, o órgão ambiental tinha ciência de que as operações de dragagem se destinavam a viabilizar a navegação de embarcações maiores da classe Kamsarmax no canal de acesso ao terminal portuário;

CONSIDERANDO que a informação sobre o perfil e dimensões das embarcações têm relevância direta para a análise da necessidade de profundidade do canal, porquanto **embarcações de maior porte e maior calado demandam profundidades de lâmina d'água consideravelmente maiores para garantir a folga mínima de segurança abaixo da quilha**, e as cotas de projetos nos ciclos de dragagem coincidem com as necessidades operacionais de calado dos navios Kamsarmax, adquiridos para compor a frota da empresa;

CONSIDERANDO que as informações reforçam a conclusão de que as atividades de dragagem foram planejadas para viabilizar a recepção de embarcações de maior porte no terminal

portuário da Alcoa (AWAB), o que também fornece explicação para o crescimento progressivo dos volumes dragados ao longo dos ciclos executados nos anos de 2023, 2024 e 2025;

CONSIDERANDO que na mesma ocasião da reunião realizada nas dependências da empresa, em 12/11/2025 (PRM-STM-PA-00003223/2026), a Gerência de Operações Portuárias da Alcoa (AWAB) declarou que **o projeto de dragagem executado no ano de 2025 resultou em 5 (cinco) metros de aprofundamento em relação ao leito de sedimentos existente e 20 (vinte) metros de alargamento do canal para cada lado**, circunstância que **configura a atividade como dragagem de aprofundamento e ampliação**, dado que a ação objetivou e resultou na modificação da geometria hidromorfológica do Rio Amazonas, no canal de acesso ao Terminal Portuário da Alcoa (AWAB);

CONSIDERANDO que consta expressamente no Relatório de Controle Ambiental (RCA) 2023, na avaliação de impactos (fl. 353), a seguinte informação, *ipsis litteris*: “*Mudanças no regime das margens do rio Amazonas à jusante da ADA, em virtude das alterações no sedimento de fundo e considerando as eventuais alterações no padrão hidrodinâmico local, tendem a ser insignificantes por ação da dragagem. Conforme mencionado na modelagem hidrodinâmica, na região já ocorre o fenômeno natural de terras caídas, além disso, é uma dragagem de aprofundamento, e não, de fato, de desassoreamento*”;

CONSIDERANDO que a menção expressa no próprio Relatório de Controle Ambiental (RCA) 2023, de que se trata de “*dragagem de aprofundamento, e não, de fato, de desassoreamento*” evidencia que **o empreendedor, no instrumento técnico que embasou o licenciamento ambiental de 2023, demonstra que, já naquele primeiro ciclo, a operação não correspondia tecnicamente à tipologia de manutenção declarada para fins de licenciamento perante a SEMAS/PA, e que o órgão ambiental licenciador expediu títulos autorizativos com base em enquadramento incompatível com a própria descrição técnica do empreendimento fornecida pela empresa;**

CONSIDERANDO que no que se refere ao alargamento do canal, no Relatório para solicitação de autorização para Dragagem 2025 e Resultados Parciais de Execução dos Programas Ambientais em 2024, quando trata da operação de dragagem, consta que: “*Considerando a batimetria mais recente na área de estudo (novembro de 2024), extrema seca ocorrida em 2023/2024 e a rota de navegação atual, tem-se que para atingir a cota de projeto de 14,5 m DHN é necessário dragar aproximadamente 7.000.000 m3 de sedimento, levando em consideração toda área do canal de navegação e a possibilidade de alargamento do canal, além de que, com base nos estudos hidrográficos e batimetrias, serão definidas dentro do polígono de interesse do terminal, a serem dragadas da mesma forma que ocorreu nas campanhas de dragagem de 2023 e 2024, devidamente alinhadas com a SEMAS.*” (fl. 38);

CONSIDERANDO que a menção no Relatório para solicitação de autorização para Dragagem 2025 e Resultados Parciais de Execução dos Programas Ambientais em 2024 evidencia que já no instrumento técnico que embasou o licenciamento ambiental de 2025, o empreendedor almejava e de fato executou o **alargamento do canal de acesso**, o que corrobora com a informação declarada pela Gerência de Operações Portuárias da Alcoa (AWAB), e que apesar deste fato, **a SEMAS/PA expediu autorizações de mera dragagem de manutenção, enquadramento incompatível com a atividade executada** e que dispensou os estudos ambientais indicados a empreendimentos com potencial de causar significativa degradação ambiental;

CONSIDERANDO que ainda na reunião de 12/11/2025, a Gerência de Operações Portuárias da Alcoa (AWAB) utilizou cartas náuticas com referências ao município de Juruti como o principal marco referencial para sustentar que as atividades realizadas durante os ciclos constituem dragagem de manutenção e não de aprofundamento, ao argumentar que a profundidade registrada na região, em setembro de 2005, era de aproximadamente 25 m e que, na ausência de intervenções de dragagem, a profundidade estimada atual seria de apenas 7 m, o que, em tese, demonstraria que o material removido é exclusivamente sedimento natural carregado pelo rio ao longo dos anos;

CONSIDERANDO que, todavia, a clara evolução dos volumes dragados ao longo dos ciclos consecutivos das operações de dragagem são tecnicamente incompatíveis com a natureza de simples manutenção, **pois as atividades resultaram no aprofundamento e alargamento do canal, ação que ocasiona a alteração da geometria hidromorfológica do Rio Amazonas e não apenas o restabelecimento de cotas preexistentes e preestabelecidas na condição histórica**, fato que demanda enquadramento da atividade na tipologia correta e exigências de licenciamento ambientalmente distintos, em razão do potencial de causar significativo impacto ambiental;

CONSIDERANDO que as operações de dragagem nos ciclos de 2023, 2024 e 2025 envolveram a disposição de milhões de metros cúbicos de sedimentos em um polígono de descarte denominado *bota-fora*, correspondente a um quadrado de 300 m², situado a jusante da área de dragagem no Rio Amazonas, a aproximadamente 2,5 km desta, **sendo que o mesmo polígono de disposição foi utilizado nos três ciclos de dragagem consecutivos**, conforme confirmado pelo PT N°: 62996/GEIND/CIND/DLA/SAGRA/2024 (fl. 7/8) e PT N°: 66384/DLA/SAGRA/2025 (fl. 5), emitidos pela SEMAS/PA;

CONSIDERANDO que para corroborar, o PT N° 62996/GEIND/CIND/DLA/SAGRA/2024 emitido pela SEMAS/PA, ao analisar a solicitação para o ciclo de 2024, consignou que a *alternativa 1* foi selecionada por ser *"aquela já utilizada na dragagem de aprofundamento de 2023"* (fl. 9), **e que, ao utilizar a área de descarte já em uso, não seria necessário impacto ambiental em nova área**, cujo trecho do parecer da SEMAS/PA também destaca a qualificação da operação de 2023 como

"dragagem de aprofundamento", corroborando que a atividade de dragagem não correspondia à tipologia de manutenção desde o primeiro ciclo;

CONSIDERANDO que o Relatório para Solicitação de Autorização para Dragagem 2025 e Resultados Parciais de Execução dos Programas Ambientais em 2024 consigna que, para o ciclo de 2025, *"espera-se realizar a atividade de dragagem nas mesmas áreas já dragadas em 2023 e 2024"* (fl. 34) e que deverão se manter as *"mesmas simulações da dispersão dos sedimentos dragados, conforme estudos da campanha de 2024"* (fl. 41), o que demonstra que **a modelagem de dispersão dos sedimentos não foi atualizada para refletir o volume de 7 milhões de m³ autorizado em 2025, limitando-se a reutilizar as simulações elaboradas para volumes expressivamente inferiores;**

CONSIDERANDO que a progressão volumétrica verificada ao longo dos três ciclos consecutivos de dragagem implica que o volume de sedimentos descartados no mesmo polígono de disposição (bota-fora) cresceu exponencialmente **sem que tenha sido exigido pelo órgão ambiental licenciador, a devida atualização da modelagem de dispersão e deposição, a reavaliação da capacidade de suporte ambiental da área de bota-fora reutilizada, ou a análise dos efeitos cumulativos e sinérgicos dos despejos sucessivos sobre mesmo polígono, o leito e às margens do Rio Amazonas;**

CONSIDERANDO que as operações de dragagem realizadas durante o ciclo executado em 2023 e durante o ciclo do ano de 2024, tanto no que se refere à operação principal quanto na operação na poligonal complementar foram executadas **sem o emprego de overflow** (técnica que aumenta a dispersão de sedimentos na coluna d'água ao longo de todo o trajeto entre a área de dragagem e a área de disposição), ao passo em que **o ciclo de dragagem de 2025 foi executado com a utilização dessa técnica**, conforme informações fornecidas pela Alcoa (AWAB) e nos documentos emitidos pela SEMAS/PA;

CONSIDERANDO que a escolha da técnica operacional tem impacto direto sobre a extensão e a intensidade dos danos às comunidades e à biodiversidade aquática, e que o RCA 2023 consigna que: *"um dos principais aspectos ambientais afetado pela dragagem do substrato dos fundos dos rios, refere-se ao aumento da turbidez, que por sua vez, pode afetar a produtividade primária, através da redução da zona eufótica, alterando negativamente o fito e zooplâncton, bem como o revolvimento do sedimento na área de dragagem e a disposição de material dragado, que pode ocasionar a alteração de habitats de fundo para a comunidade bentônica"* (fl. 359);

CONSIDERANDO que a atividade de dragagem traz como uma das consequências a movimentação dos sedimentos de fundo do rio e o revolvimento dos sedimentos presentes no leito do Rio Amazonas libera para a coluna d'água substâncias que se encontravam incorporadas ou adsorvidas nas partículas de sedimento depositadas ao longo do tempo, incluindo matéria orgânica em

decomposição, metais pesados e outras substâncias potencialmente tóxicas que, ao retornarem à coluna d'água, alteram os parâmetros físico-químicos do ambiente aquático;

CONSIDERANDO que o Relatório de Controle Ambiental (RCA) 2023 **reconhece que na região de Juruti, a reprodução de tartarugas ocorre no período de setembro a novembro, com maiores concentrações nos meses de setembro a outubro, e que constam espécies que utilizam áreas do município como sítios de reprodução nesse mesmo período**, o que motivou a implantação do Programa de Manejo de Quelônios de Juruti, coordenado pela Secretaria Municipal de Meio Ambiente, e do Projeto Pé de Pincha (RCA 2023, fl. 244);

CONSIDERANDO que no Relatório para Solicitação de Licença de Operação para Execução de Dragagem no Canal de Acesso do Terminal Portuário da Alcoa em 2024, assim como no Relatório de Controle Ambiental (RCA) 2023, a Alcoa (AWAB) reitera que *“não há previsão de interferência das atividades de dragagem no Programa de Manejo de Quelônios, atualmente em execução pela Prefeitura Municipal de Juruti, com apoio da Alcoa, ao menos no que se refere à soltura de filhotes”* (RCA 2024, fl. 639);

CONSIDERANDO que o Relatório de Controle Ambiental (RCA) 2023, consigna que: *“é desejável que as obras não coincidam com os períodos de desova das espécies”* (fl. 368), e declarou que a *“Alcoa visa antecipar a dragagem para o mês de agosto de 2023, uma vez que, na região de Juruti, a reprodução de tartarugas ocorre no período de setembro a novembro, fato este que se constituiria em uma significativa ação mitigadora, a qual praticamente eliminaria a ocorrência do impacto da atividade na desova dos quelônios”* (fl. 457), **reconhecendo que a coincidência temporal entre as operações de dragagem e o período reprodutivo dos quelônios constitui impacto ambiental evitável;**

CONSIDERANDO que, não obstante esse reconhecimento, a conduta da empresa se revela contraditória com a realidade operacional verificada nas atividades de dragagem subsequentes, visto que, apesar da antecipação das operações do primeiro ciclo para agosto do ano de 2023, as demais atividades de dragagem realizadas foram executadas entre os meses de julho a novembro, coincidindo temporalmente com o mencionado período reprodutivo das espécies;

CONSIDERANDO que os demais ciclos de dragagem executados pela Alcoa (AWAB), conforme já consignado, foram realizados entre os meses de julho a novembro, período este que coincide não apenas com a época reprodutiva dos quelônios, mas também com os meses iniciais do período da piracema das principais espécies de peixes migradores da bacia amazônica, integrantes da ictiofauna da área de influência do empreendimento;

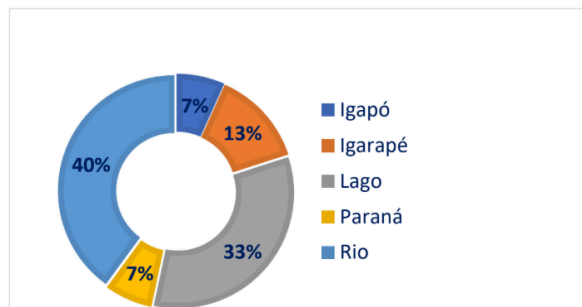
CONSIDERANDO que operações em grande escala em períodos próximos à piracema perturbam as rotas migratórias das espécies pesqueiras, na medida em que a movimentação de

milhões de metros cúbicos de sedimentos eleva drasticamente a turbidez da coluna d'água, reduz a zona eufótica, compromete a produtividade primária e altera os parâmetros físico-químicos que orientam o comportamento migratório e reprodutivo das espécies, conforme reconhecido no próprio Relatório de Controle Ambiental (RCA) 2023 (fl. 359);

CONSIDERANDO que a dragagem realizada durante períodos próximos à piracema prejudica as áreas berçário naturais das espécies pesqueiras nos igarapés, lagos e zonas de várzea adjacentes ao canal de acesso ao Terminal Portuário da Alcoa (AWAB), cujas funções ecológicas contribuem para a reposição destes estoques pesqueiros, na medida em que a deposição de sedimentos assoreia as bocas dos igarapés e lagos, fazendo cessar a conexão entre os corpos d'água e o Rio Amazonas durante a fase do ciclo reprodutivo das espécies;

CONSIDERANDO que o *Relatório para solicitação de autorização para Dragagem 2025 e Resultados Parciais de Execução dos Programas Ambientais em 2024* registra que o rio é o ambiente mais acessado para a prática da pesca, representando 40% das atividades relatadas. Os outros ambientes, classificados por frequência, incluem (fls. 393/394):

Figura 13-13 - Ambientes acessados para pesca



CONSIDERANDO que as dragagens no Rio Amazonas têm o potencial de causar impactos significativos à pesca artesanal e de subsistência, à locomoção (assoreamento das bocas dos igarapés e lagos), e ao modo de vida de ribeirinhos, pescadores e comunidades, e considerando que a pesca desempenha importante papel na segurança alimentar e nutricional dessas populações e no seu desenvolvimento;

CONSIDERANDO que em razão do recebimento de informações sobre os impactos decorrentes das atividades de dragagem na região, o 4º Ofício da PRM-Santarém realizou ação institucional presencial em Juruti/PA e nas comunidades ribeirinhas do entorno entre os dias 10 e 14 de novembro de 2025, com a realização de 8 (oito) reuniões presenciais nas seguintes localidades: Comunidade Santa Rita, Comunidade Vera Cruz, Comunidade Santa Luzia, instalações do Porto da AWAB (incluindo visita técnica aos polígonos de dragagem no Rio Amazonas), Comunidade Santa Rosa, Comunidade Araçá Branco, Comunidade Bom Jesus e Colônia de Pescadores Z-42;

CONSIDERANDO que os relatos colhidos pelo Ministério Público Federal (MPF) nas comunidades tradicionais visitadas indicaram que os impactos decorrentes das dragagens transcenderam, em muito, o quanto documentado nos Relatórios de Controle Ambiental (RCAs) apresentados pela empresa Alcoa (AWAB) à SEMAS/PA, a revelar que os estudos ambientais simplificados adotados se mostraram inadequados ao manejo da degradação socioambiental causada;

CONSIDERANDO que os comunitários expressaram suas preocupações quanto à ausência de estudos adequados e transparentes sobre os impactos decorrentes do empreendimento, destacando efeitos sobre a dinâmica do rio, a pesca, a segurança alimentar, a mobilidade fluvial e os modos de vida tradicionais, de modo que **as lideranças mais antigas das comunidades relataram que nunca haviam observado, ao longo de décadas de vivência na região, a situação de degradação ambiental ora verificada no rio, igarapés, lagos e áreas de várzea adjacentes;**

CONSIDERANDO que dentre os impactos observados, consta o assoreamento e obstrução progressiva das bocas dos igarapés que antes se conectavam com o Rio Amazonas, cuja ação decorre do revolvimento e deposição de sedimentos oriundos das atividades de dragagem, comprometendo a comunicação fluvial entre os igarapés, os lagos e o Rio Amazonas, utilizados cotidianamente pelas comunidades tradicionais potencialmente atingidas;

CONSIDERANDO os relatos que esse fenômeno de assoreamentos e obstruções teria antecipado em pelo menos 1 (um) mês o período de isolamento das comunidades ribeirinhas, impedindo o acesso ao transporte escolar, o escoamento de produtos e o exercício da pesca artesanal em áreas tradicionais durante períodos em que essas atividades seriam plenamente viáveis nas condições anteriores às dragagens;

CONSIDERANDO que os lagos, outrora navegáveis e utilizados para a pesca e outras atividades tradicionais, se encontram assoreados e com o solo apresentando rachaduras, de modo que a situação foi relatada pelos moradores mais antigos como jamais observada na região, o que afasta a explicação sobre as alterações baseadas exclusivamente nas variações sazonais naturais da região amazônica;



CONSIDERANDO os relatos de que os lagos que antes funcionavam como berçários

naturais de espécies de peixes, entre eles os Lagos Santana, Jangada e Ferreira, encontram-se assoreados com sedimentos (*esmeril*) revolvidos nas dragagens, com o comprometimento das funções ecológicas desses corpos d'água;

CONSIDERANDO os relatos sobre o aumento das margens localizadas em frente às comunidades decorrente da deposição dos sedimentos revolvidos, comprometendo o acesso fluvial a diversas comunidades e seu acesso a serviços essenciais como saúde e educação;

CONSIDERANDO os relatos de que, com as dragagens, a água do Rio Amazonas e dos igarapés adjacentes tornou-se imprópria para consumo e higiene pessoal, causando coceiras, impigens, dores estomacais e outras enfermidades atribuídas à contaminação da água, e de que antes das operações era possível às comunidades coletar água para consumo e uso doméstico, bem como considerando que essas comunidades não dispõem de microssistemas de tratamento e abastecimento de água;

CONSIDERANDO que o fornecimento de água realizado pela Alcoa (AWAB) durante as dragagens é de apenas 8 (oito) galões de água por família, semanalmente, durante 2 (dois) meses, o que se revela manifestamente insuficiente para suprir as necessidades básicas de consumo e higiene das comunidades afetadas, de modo que a distribuição ainda se limita estritamente ao tempo de duração das operações;

CONSIDERANDO que as dragagens e a deposição de sedimentos (denominados pelos ribeirinhos de "*esmeril*") nas áreas de várzea adjacentes às comunidades causaram prejuízos expressivos à agricultura de subsistência, uma vez que há relatos de que a terra tornou-se improdutiva em razão do ressecamento acelerado do solo e da cobertura por camadas de sedimento depositado, impedindo o plantio ou mesmo apodrecendo plantações de melancia, jerimum e outras culturas;



CONSIDERANDO que a deposição do sedimento denominado "*esmeril*" comprometeu o

cultivo sobre as áreas de várzea, notadamente as mais produtivas para a agricultura ribeirinha, de modo que o ressecamento acelerado do solo prejudicou a agricultura que, juntamente com a pesca, constituem a base da segurança alimentar das comunidades da região;

CONSIDERANDO que as atividades de dragagem também provocaram a diminuição significativa das atividades pesqueiras nas comunidades ribeirinhas do entorno de Juruti, com relatos de desaparecimento de espécies como o *curimatá*, *camarão*, *surubins*, *pirararas* e *bodós* das áreas de pesca tradicionais;

CONSIDERANDO que os comunitários indicaram a presença de parasitas em espécies de peixes capturadas para subsistência, cujas carnes e vísceras apresentaram aspecto áspero e sinais de apodrecimento, situação sem precedentes na região, a indicar possível comprometimento sistêmico da saúde do ecossistema aquático por efeito da turbidez, alteração do potencial hidrogeniônico (pH) da água, e redução de sua oxigenação, potencialmente causada pelo revolvimento do leito do rio;

CONSIDERANDO os relatos sobre a queda dos rendimentos dos pescadores, que passaram de safras com rendimentos de quinze a vinte mil reais para safras com rendimentos que malmente alcançaram mil reais, a indicar que **a perturbação do ecossistema aquático provocada pelas dragagens prejudicou a pesca e comprometeu a renda e a alimentação das famílias;**

CONSIDERANDO que a SEMAS/PA, conforme informado por meio do OFÍCIO Nº: 106650/2026/DLA/SAGRA, de 23/02/2026, realiza o acompanhamento dos programas de monitoramento ambiental de forma documental e procedimental, com base na análise dos relatórios técnicos periódicos apresentados pela própria empresa, em atendimento às condicionantes estabelecidas nas respectivas autorizações ambientais, **sem que tenha sido demonstrada a realização de fiscalizações *in loco* nas comunidades ribeirinhas potencialmente afetadas tampouco a adoção de outros mecanismos de verificação dos dados e conclusões constantes dos referidos relatórios;**

CONSIDERANDO que a SEMAS/PA informou, ainda, que até o presente momento, não houve registro de comunicações formais de incidentes ou danos ambientais relacionados às dragagens, **circunstância que não reflete a ausência de impactos, mas evidencia a insuficiência estrutural do modelo de monitoramento adotado, na medida em que os impactos socioambientais amplamente relatados pelas comunidades ribeirinhas permaneceram alheios ao conhecimento do órgão ambiental licenciador, que se limitou a receber e validar os relatórios produzidos pelo próprio empreendedor;**

CONSIDERANDO neste sentido, o entendimento sumulado pelo Superior Tribunal de Justiça, a saber: Súmula 652-STJ: “A *responsabilidade civil da Administração Pública por danos ao meio ambiente, decorrente de sua omissão no dever de fiscalização, é de caráter solidário, mas de*

*execução subsidiária*³;

CONSIDERANDO que, apesar das dragagens impactarem significativa e progressivamente o leito do Rio Amazonas entre os anos de 2023 e 2025, com incremento ano a ano da volumetria de dragagem autorizada, os respectivos licenciamentos foram alicerçados em Relatórios de Controle Ambiental e Planos de Controle Ambiental, **instrumentos simplificados previstos para empreendimentos de menor porte, inadequados para avaliar intervenções com potencial de causar significativa degradação ao meio ambiente;**

CONSIDERANDO que os instrumentos utilizados para embasar os licenciamentos das atividades de dragagem dos anos de 2023, 2024 e 2025 **não contemplam integralmente os diagnósticos socioeconômicos das comunidades afetadas pelo empreendimento nem o mapeamento sistemático de todos os grupos que mantêm relações de dependência com os recursos naturais situados na área de influência direta (AID) e indireta (AII) do empreendimento,** a revelar a superficialidade dos estudos e a consequente inadequação/insuficiência das medidas compensatórias e mitigatórias, posto que concebidas subestimando e negligenciando os reais impactos econômicos e socioambientais suportado pelas comunidades;

CONSIDERANDO que as medidas compensatórias com fundamento nos instrumentos simplificados foram estabelecidas pelo tempo de operação das dragas, parâmetro que não guarda plena correspondência com a duração dos impactos nas comunidades, haja vista **os relatos de seu prolongamento por meses após o encerramento de cada ciclo de dragagem e do desbordamento dos impactos sobre o regime hídrico dos igarapés e lagos adjacentes, a qualidade da água nestes corpos d'água, recursos pesqueiros e plantações,** a revelar atuação inadequada do órgão licenciador sobre a suficiência das medidas compensatórias e mitigatórias;

CONSIDERANDO que o processo de cadastramento de comunitários afetados pelas atividades de dragagem, conduzido no âmbito das medidas voluntárias estabelecidas pela própria ALCOA (AWAB), em substituição a um diagnóstico participativo que seria exigível pelo Estudo de Impacto Ambiental (EIA) e o Relatório de Impacto Ambiental (RIMA), **apresentou resultados que evidenciam a insuficiência da iniciativa, bem como sobre o número total e real das comunidades afetadas identificadas, demonstrando que a base de dados disponível no momento da concessão dos títulos expedidos era significativamente incompleto;**

CONSIDERANDO que os Relatórios de Controle Ambiental e Planos de Controle Ambiental apresentados pela Alcoa (AWAB), para fundamentar os licenciamentos de 2023, 2024 e 2025 **não analisaram a contento os riscos cumulativos e sinérgicos das dragagens sucessivas e progressivas, limitando-se à análise pontual e temporal de cada ciclo individualmente**

³ Súmula 652-STJ, Aprovada em 02/12/2021, DJe 06/12/2021;

considerado, sem a avaliação integrada destes efeitos ao longo dos três anos de intervenção contínua e crescente, uma vez que é possível verificar que a empresa reutilizou, em diversos tópicos/pontos, dados e análises elaboradas quando do Relatório de Controle Ambiental (RCA) 2023 que embasou o primeiro licenciamento, **simplesmente replicando as informações nos Relatórios que embasaram os licenciamentos de 2024 e 2025;**

CONSIDERANDO que, diferente do Relatório de Controle Ambiental e do Plano de Controle Ambiental, o Estudo de Impacto Ambiental (EIA) e o Relatório de Impacto Ambiental (RIMA) exigem, nos termos da Resolução CONAMA n.º 001/1986, o diagnóstico ambiental, considerando: a) o meio físico; b) o meio biológico e os ecossistemas naturais; c) o meio sócio-econômico; bem como, a análise dos impactos ambientais do projeto e de suas alternativas; a definição das medidas mitigadoras dos impactos negativos, a elaboração do programa de acompanhamento e monitoramento dos impactos positivos e negativos, indicando os fatores e parâmetros a serem considerados;

CONSIDERANDO que o Estudo de Impacto Ambiental (EIA) e o Relatório de Impacto Ambiental (RIMA), diferente dos estudos ambientais simplificados, possibilitam a análise cumulativa e sinérgica dos impactos de empreendimentos recorrentes sobre ecossistema aquático, asseguram a participação das comunidades afetadas por meio de Audiências Públicas com ampla divulgação, garantem a publicidade dos estudos e permitem o controle social sobre as conclusões técnicas, **constituindo instrumentos insubstituíveis quando o empreendimento apresenta potencial de causar significativa degradação do meio ambiente;**

CONSIDERANDO que entre os instrumentos existentes para o enfrentamento das mudanças do clima está o Estudo de Impacto Climático (EIC), que se trata de uma análise aprofundada que avalia como projetos, políticas ou atividades afetam o clima e como as mudanças climáticas futuras impactarão esses projetos, sendo crucial para a sustentabilidade e para cumprir metas de descarbonização, avaliando riscos e implementando mitigação e adaptação;

CONSIDERANDO a necessária elaboração do Estudo de Impacto Climático (EIC), **haja vista que as dragagens nessa porção do Rio Amazonas, já deveras impactados pelas estiagens,** geram efeitos cumulativos e sinérgicos que aumentam a pressão sobre o clima, e considerando que o Brasil, desde 1998, é parte da Convenção-Quadro das Nações Unidas Sobre Mudança do Clima (UNFCCC), que incumbe aos países signatários, a adoção de *“medidas de precaução para prever, evitar ou minimizar as causas da mudança do clima e mitigar seus efeitos negativos”*;

CONSIDERANDO que *“grandes empreendimentos devem submeter-se a estudo de impacto climático, com vistas ao diagnóstico de emissões de gases de efeito estufa, como medida necessária à identificação de danos e riscos associados à crise climática, bem como para a adequada imposição de medidas de mitigação e compensação (art. 3º, incisos I, II, III e V, c/c art. 4º, inciso I, e*

art. 5º, inciso IV, todos da Lei n. 12.187/2010, bem como art. 2º, incisos II e IV, e art. 3º, incisos II e III, da Lei n. 14.904/2024 (Enunciado 31, I Jornada Jurídica de Prevenção e Gerenciamento de Crises Ambientais, Conselho da Justiça Federal);

CONSIDERANDO que o Rio Amazonas constitui bem da União, nos termos do art. 20, inciso III, da CRFB/1988, devendo sua gestão assegurar a preservação e o uso sustentável dos recursos hídricos, em conformidade com os princípios, objetivos e diretrizes estabelecidas na Política Nacional de Recursos Hídricos (PNRH) instituída na Lei n.º 9.433/1997, dado que a água é bem de domínio público, finito e dotado de valor econômico, cuja gestão deve proporcionar o uso múltiplo, de forma a garantir sua disponibilidade para as gerações atuais e futuras;

CONSIDERANDO o art. 1º da Resolução 164/17 do CNMP, a qual preconiza que a recomendação é instrumento de atuação extrajudicial do Ministério Público, objetivando persuadir o destinatário a praticar ou deixar de praticar determinados atos em benefício da melhoria dos serviços públicos e em respeito aos interesses, direitos e bens cuja defesa lhe cabe promover, fixando prazo para a adoção das providências cabíveis (art. 6º, XX, da LC n.º 75/1993);

RESOLVE RECOMENDAR:

1. À SECRETARIA DE ESTADO DE MEIO AMBIENTE E SUSTENTABILIDADE DO PARÁ (SEMAS/PA), representada pelo Secretário Raul Protázio Romão, ou por quaisquer responsáveis por setores com atribuição sobre o tema objeto desta Recomendação ou por quem os representar ou substituir, que:

A) ANULE IMEDIATAMENTE a AUTORIZAÇÃO N.º 5882/2025 (VIGENTE), com validade até 27/06/2027, que autoriza a Alcoa World Alumina Ltda. (AWAB) a dragar até 7.000.000 m³ de sedimentos do leito do Rio Amazonas, no canal de acesso ao Terminal Portuário da Alcoa (AWAB), no município de Juruti/PA;

B) ANULE IMEDIATAMENTE os licenciamentos que adotaram Relatórios de Controle Ambiental (RCA) e Planos de Controle Ambiental (PCA) como instrumentos avaliativos para os ciclos de dragagem dos anos de 2023, 2024 e 2025, reconhecendo sua incompatibilidade formal e material com empreendimentos causadores de significativa degradação ambiental, notadamente as dragagens de aprofundamento e alargamento no canal de acesso ao Terminal Portuário da Alcoa (AWAB);

C) ABSTENHA-SE de praticar ato administrativo consistente na concessão de novas licenças (ou dispensa dela), autorização, renovação ou qualquer forma de

anuência em favor da Alcoa World Alumina Ltda. (AWAB) para execução de atividades de dragagem no leito do Rio Amazonas, no município de Juruti/PA, **até que** a empresa requerente apresente Estudo de Impacto Ambiental (EIA) e Relatório de Impacto Ambiental (RIMA), elaborado em conformidade com o art. 225, §1º, IV, da CRFB/1988 e demais dispositivos legais aplicáveis, em que o instrumento **observe** os impactos ocasionados pelos ciclos de dragagem realizados nos anos de 2023, 2024 e 2025, sobre os modos de vida das comunidades tradicionais afetadas (aqui incluídas as comunidades que não foram mencionadas/apontadas como potencial, direta ou indiretamente afetadas nos estudos elaborados anteriormente (RCA e PCA);

D) ABSTENHA-SE de praticar ato administrativo consistente na concessão de novas licenças (ou dispensa dela), autorização, renovação ou qualquer forma de anuência em favor da Alcoa World Alumina Ltda. (AWAB) para execução de atividades de dragagem no leito do Rio Amazonas, no município de Juruti/PA, **até que** a empresa requerente apresente Estudo de Impacto Climático (EIC) que disponha sobre os impactos do empreendimento no que concerne às mudanças climáticas, a fim de que sejam estabelecidas, pelo órgão licenciador, condicionantes que evitem, minimizem ou compensem os impactos ocasionados no leito do Rio Amazonas, observando-se medidas de adaptação (art. 2º, I) e medidas de mitigação (art. 2º, VII), nos termos da Política Nacional sobre Mudança do Clima (PNMC);

E) OBSERVE, no licenciamento de dragagens, as seguintes diretrizes/orientações e restrições operacionais, que deverão ser incorporadas como condicionantes de quaisquer licenças ou autorizações eventualmente concedidas:

e.1) VEDE a autorização de operações de dragagem com **emprego da técnica overflow**, tendo em vista que a utilização desta técnica amplia significativamente a dispersão de sedimentos finos na coluna d'água ao longo do trajeto entre a área de dragagem e o polígono de disposição, intensificando os impactos sobre a turbidez, a qualidade da água, a biota aquática e as comunidades ribeirinhas, em violação ao princípio da precaução ambiental;

e.2) LIMITE a duração operacional efetiva de cada campanha anual de dragagem, ao prazo máximo de 30 (trinta) dias consecutivos de operações

da draga, considerando que a extensão temporal das operações tem impacto direto e proporcional sobre a magnitude dos danos ao ecossistema aquático e aos modos de vida das comunidades tradicionais potencialmente atingidas;

e.3) ABSTENHA-SE de autorizar, com uma mesma licença, mais de uma campanha de dragagem, vedando-se a fragmentação das operações e a multiplicação dos ciclos de impacto ambiental, assim propiciando a recuperação do Rio Amazonas e de seus recursos naturais;

e.4) ABSTENHA-SE de expedir autorizações de dragagem com validade superior a 12 (doze) meses, haja vista a necessidade das licenças considerarem a sazonalidade do Rio Amazonas e espelharem a situação atual do Rio quando das operações, vedada a transferência ao empreendedor do juízo de discricionariedade ambiental;

e.5) ABSTENHA-SE de expedir autorizações de dragagem com replicação automática do teor das licenças anteriores, **CONSIDERE** a cumulação dos impactos e **AVALIE** expressamente a possibilidade de alternância das áreas denominadas “bota fora”;

e.6) CONDICIONE qualquer futura autorização à observância da sazonalidade reprodutiva dos quelônios e o período da piracema, vedando a execução de dragagens durante o período correspondente à desova das espécies;

2. À **ALCOA WORLD ALUMINA BRASIL (AWAB)**, por seu diretor-presidente, ou por quem os representar ou substituir, que:

A) ABSTENHA-SE de dar início a qualquer novo ciclo de dragagem no canal de acesso ao Terminal Portuário da Alcoa (AWAB), no município de Juruti/PA, antes da obtenção de licença ambiental fundamentada em Estudo de Impacto Ambiental (EIA) e respectivo Relatório de Impacto Ambiental (RIMA), em que o instrumento:

a.1) OBSERVE os impactos ocasionados pelos ciclos de dragagem realizados nos anos de 2023, 2024 e 2025, sobre os modos de vida das comunidades tradicionais afetadas (aqui incluídas as comunidades que não foram mencionadas/apontadas como potencialmente ou indiretamente

afetadas nos estudos elaborados anteriormente (RCA e PCA);

a.2) OBSERVE a incompatibilidade da tipologia de manutenção com a atividade realmente executada, que trata-se do aprofundamento e alargamento substancial do canal de acesso ao Terminal Portuário da Alcoa (AWAB), e em razão de tratar-se de obra com elevado potencial de causar degradação ambiental;

a.3) SUBMETA o instrumento ao processo participativo com a efetiva e qualificada participação das comunidades afetadas (aqui incluídas as comunidades que não foram mencionadas como potencialmente ou indiretamente afetadas nos estudos elaborados), vedando-se expressamente a realização de novas operações com base em instrumentos simplificados como Relatórios de Controle Ambiental (RCA) e Planos de Controle Ambiental (PCA);

B) TOME CIÊNCIA da necessidade de apresentar Estudo de Impacto Climático (EIC) devidamente elaborados em conformidades com os dispositivos legais aplicáveis, devendo considerar os impactos cumulativos e sinérgicos destas obras de infraestrutura sob o leito do Rio Amazonas, para que sejam estabelecidas, pelo órgão licenciador, condicionantes que evitem, minimizem ou compensem a contribuição negativa destes empreendimentos de dragagem para as mudanças climáticas, nos termos da Política Nacional sobre Mudança do Clima (PNMC) e demais dispositivos legais aplicáveis;

C) ABSTENHA-SE de executar operações de dragagem durante o período correspondente ao período reprodutivo dos quelônios e o período da piracema;

D) READEQUE suas operações logísticas e portuárias, de modo a incorporar a variabilidade sazonal do regime hidrológico do Rio Amazonas como condição estrutural e permanente de sua navegação, utilizando-se de plano de adaptação operacional que contemple o ajuste do calado de saída dos navios e da carga de transportada durante o período da estiagem, de modo a se adequar às profundidades disponíveis no canal de acesso ao seu Terminal Portuário;

3. À CAPITANIA FLUVIAL DE SANTARÉM (CFS) DA MARINHA DO BRASIL, representada pelo Capitão de Fragata Charles Reis de Amorim, ou por quaisquer responsáveis por setores com atribuição sobre o tema objeto desta Recomendação ou por quem os representar ou

substituir, que:

A) ABSTENHA-SE de praticar ato administrativo consistente na concessão de licença (ou dispensa dela), autorização ou qualquer forma de anuência em favor da Alcoa World Alumina Ltda. (AWAB), que se relacione com a promoção de atividades de dragagem no leito do Rio Amazonas, no município de Juruti/PA, sem a comprovação da existência de licença ambiental fundamentada em Estudo de Impacto Ambiental (EIA), Relatório de Impacto Ambiental (RIMA) e Estudo de Impacto Climático (EIC), expedida pelo órgão ambiental competente, abstando-se de autorizar operações de dragagem amparadas em títulos autorizados exclusivamente por instrumentos simplificados de licenciamento (RCA/PCA), em observância ao dever de proteção do Rio Amazonas como bem da União e à competência da autoridade marítima para observar as questões voltadas à segurança da navegação na região;

OFICIE-SE às autoridades acima, bem como à Procuradoria-Geral do Estado do Pará, encaminhando-lhe a presente recomendação.

EFICÁCIA DA RECOMENDAÇÃO: o não atendimento da presente recomendação dá ciência e constitui em mora o(s) destinatário(s) quanto às providências apontadas. O não atendimento das providências apontadas ensejará a responsabilização dos destinatários e dirigentes recomendados por sua conduta comissiva ou omissiva, sujeitando-os às consequentes medidas judiciais e extrajudiciais cabíveis.

FIXA-SE o prazo de prazo de **15 (quinze) dias** para que as autoridades indicadas informem o acatamento e cumprimento da recomendação, ocasião em que devem apresentar os documentos comprobatórios das providências que foram ou serão adotadas, ressaltando que a ausência de resposta será interpretada como recusa no atendimento à recomendação.

RESSALTA-SE que, em que pese não possuir caráter vinculativo e obrigatório, a recomendação é meio extrajudicial voluntário e amigável de prevenção de litígio (art. 840 do Código Civil, em analogia), em tentativa do MPF instar a solução do problema sem sobrecarregar o Poder Judiciário.

INFORME-SE que a presente recomendação dá ciência e constitui em mora o destinatário quanto às providências solicitadas, podendo a omissão na adoção das medidas recomendadas implicar o manejo de todas as medidas administrativas e ações judiciais cabíveis contra os agentes que se omitirem.



PROCURADORIA DA REPÚBLICA NO PARÁ
PROCURADORIA DA REPÚBLICA NO MUNICÍPIO DE SANTARÉM
GABINETE DE PROCURADOR DE PRM - 4º OFÍCIO
NÚCLEO POVOS DA FLORESTA, DO CAMPO E DAS ÁGUAS

ENCAMINHE-SE a presente recomendação à Presidência da Colônia de Pescadores Z-42 do Município de Juruti/PA, à Coordenação das Comunidades Diretamente Impactadas pela Dragagem (CDID), Prefeitura Municipal de Juruti, para ciência acerca da recomendação e do trâmite do procedimento nesta PRM-Santarém.

OFICIE-SE às 4ª e 6ª Câmara de Coordenação e Revisão do MPF, remetendo-lhes cópia da presente Recomendação, para fins de ciência.

PUBLIQUE-SE no portal eletrônico do Ministério Público Federal, conforme artigo 23 da Resolução n.º 87/2006 do Conselho Superior do Ministério Público Federal.

Santarém/PA, *data da assinatura eletrônica.*

(assinado eletronicamente)

PAULO DE TARSO MOREIRA OLIVEIRA
PROCURADOR DA REPÚBLICA