



REQUERIMIENTO Nº _____, DE 2013.
(Do Sr. AUREO)

Câmara dos Deputados, Anexo III, Gabinete 581, Brasília – DF, CEP: 70.160-900
Telefones: (61) 3215-5581/3581 – Fax (61) 3215-2581 / Email: dep.aureo@camara.gov.br



320 quilômetros de extensão sendo 261 quilômetros em pista simples e 59 quilômetros em pista dupla.

Sob o ponto de vista econômico, destacamos a questão da importância dos empreendimentos ao redor dessa rodovia, tais como: os polos turísticos - na Região dos Lagos; a reserva petrolífera da Bacia de Campos; a exploração do pré-sal; o Comperj; o Porto do Açu, o qual será o maior investimento em portos da América Latina.

Em termo de movimentação de carga e passageiro, o volume diário médio de tráfego é mais alto na proximidade de Niterói com cerca de noventa mil veículos. Na região de Silva Jardim, Casemiro de Abreu e Macaé o volume diário médio de tráfego é de doze mil veículos. No trecho próximo a divisa com o Estado do Espírito Santo, o volume diário médio do tráfego é de seis mil veículos. O tráfego atual é composto por 75% de veículos leves e 25% de veículos pesados.

Em Audiência Pública realizada na ALERJ, em maio de 2012, requerimento de autoria dos Senhores Deputados Estaduais Roberto Henriques, João Peixoto, Sabino e Janio, o diretor superintendente da Autopista Fluminense, José Alberto Gallo, relatou o seguinte: Que o grande problema dessa rodovia, são os 261 quilômetros em pista simples, que apenas 59 quilômetros em pista dupla. Que o volume considerável de veículos transitando e que 25% do tráfego ao longo da rodovia são de veículos pesados. Em função disso, há uma dificuldade enorme de ultrapassagens; alguns traçados sinuosos ainda na rodovia. Isso é um fator que aumenta o risco de acidente nesse trecho. Daí a importância das grandes obras que serão previstas; Que o Governo, em 2007, efetivou a concessão, e que ao todo foram sete lotes. Especificamente, o lote 4 foi a BR-101 trecho norte do Rio de Janeiro; Que essa modalidade de concessão feita pelo Governo Federal previa o menor valor de tarifa básica de pedágio e estipulava um teto. Na época, estipulou um teto de R\$ 3,82. Que o contrato já previa cinco praças de pedágio sendo uma delas unidirecional, com localizações definidas. Que não foi uma opção da concessionária colocar praça aqui ou ali, a ANTT quando lançou o contrato já define a localização de cada uma das cinco praças de pedágio; Que a principal obra prevista em contrato é a duplicação dos 176 quilômetros de Rio Bonito até Campos dos Goytacazes; Que esse trecho foi separado em três etapas; Que o segundo trecho que pretendiam iniciar ainda no ano 2012, no segundo semestre, que era para ser o primeiro, aliás... Nós iniciamos em 2008, demos entrada no Ibama com a solicitação de aprovação do licenciamento ambiental desse trecho, que era o primeiro previsto em contrato. A grande dificuldade é que essa é uma região – trecho que vai ser duplicado, de Rio Bonito, até aqui – que abrange uma área enorme da APA da Bacia do Rio São João, que passa também margeando a Reserva Biológica Poço das Antas, que dentro de uma condição ambiental possui as maiores restrições em termos de legislação ambiental. Para dificultar ainda mais a situação, temos outra Rebio, que é a Rebio União, nesse trecho que não abrange esse primeiro, mas pela proximidade, a zona de amortecimento necessita de dar anuência pra duplicação desse trecho. Além do Ibama, o processo de licenciamento ambiental correu junto ao ICM Bio, Instituto Chico Mendes, responsável por essas unidades de conservação, e foi uma dificuldade enorme a gente conseguir superar essa etapa, tivemos muito apoio do Governo Estadual para o andamento desse processo. Conseguimos recentemente a anuência do Instituto Chico Mendes e, com isso, tivemos a condição totalmente cumprida pela Ibama. Hoje não temos nenhuma



CÂMARA DOS DEPUTADOS

Deputado Federal **AUREO – PRTB/RJ.**

pendência mais, sob o ponto de vista ambiental, de documentação, para o Ibama; estamos aguardando a emissão da licença prévia para que seja dada sequência ao procedimento de licenciamento ambiental. O Ibama, ao apresentar a licença prévia, exige algumas condicionantes que, geralmente, a concessionária tem de 60 a 90 dias para cumprir, e teremos condições de iniciar esse trecho de fato.

O Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (IBAMA), concedeu **Licença Prévia nº 433/2012**, válida por um período de quatro anos, referente à duplicação da rodovia BR 101/RJ Norte, entre as cidades de **Casimiro de Abreu e Rio Bonito**, que vai do km 190,3 ao km 261,2, totalizando uma extensão de 70,9 quilômetros.

A Concessionária já providencia o cumprimento das condicionantes exigidas para essa Licença Prévia, que passará por análise e aprovação do IBAMA. Após cumprimento desta etapa, o IBAMA providenciará a emissão da Licença de Instalação (LI), documento fundamental para o início das obras.

A duplicação dos 176,6 quilômetros da BR-101/RJ Norte é a obra mais importante do contrato de concessão firmado entre a Autopista Fluminense e o Governo Federal. De acordo com o PER (Programa de Exploração da Rodovia), a duplicação total irá abranger o trecho entre o km 84,6 e o km 261,2 da BR-101. Para o restante do trecho a ser duplicado, a Concessionária aguarda a emissão das licenças ambientais.

Diante dos fatos acima expostos, principalmente com relação a morosidade na concessão e emissão da **(LI) - Licenciamento Ambiental definitiva por parte do IBAMA e do IMC Bio**, e dos problemas enfrentados pelos usuários da BR 101/RJ Norte, apresento o presente Requerimento de Audiência Pública, contando com o valioso apoio de meus pares.

Sala das Sessões, de de 2013.

Dep. AUREO
PRTB/RJ