



OBSERVATÓRIO
BR-319

 **TRANSPARÊNCIA
INTERNACIONAL**
Brasil

NOTA TÉCNICA

nº 06 | Abril 2024

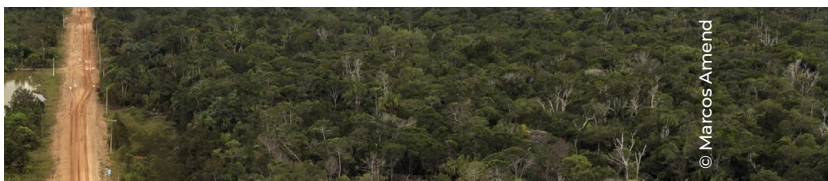
Transparência dos Contratos Vigentes da BR-319:

Análise da transparência ativa
do planejamento, análise dos riscos
socioambientais, da participação social,
de licitações e da execução dos contratos

observatoriobr319.org.br

Transparência dos Contratos Vigentes da BR-319:

Análise da transparência ativa do planejamento, análise dos riscos socioambientais, da participação social, de licitações e da execução dos contratos



1. Introdução

Grandes obras de infraestrutura – como é o caso da rodovia BR-319 – normalmente são prioridades para as agendas políticas de diferentes governos, por estimularem o desenvolvimento econômico e por viabilizarem a prestação de serviços públicos. No Brasil, a infraestrutura é necessária, inclusive, para garantir à população o acesso a direitos básicos, como saúde, educação, mobilidade e moradia digna. No entanto, esses investimentos, especialmente em meio a biomas conservados, também podem implicar significativos impactos ao meio ambiente e à vida das pessoas próximas a ele, sobretudo quando realizados com instrumentos de controle e governança frágeis, baixo controle social, e quando são alvos de casos de fraudes e corrupção.

Nesse cenário, esta nota técnica apresenta os resultados de uma avaliação da transparência ativa da rodovia BR-319, um dos projetos de infraestrutura mais debatidos e estudados no país, por seus grandes impactos socioambientais e

por suas fragilidades de governança já conhecidos. Considerando os riscos de má gestão e dos impactos socioambientais decorrentes de obras de infraestrutura¹, de modo geral, entendemos que a promoção da transparência é uma das medidas mais relevantes para detectar, prevenir e evitá-los. Sendo assim, propomos uma avaliação sobre a transparência da rodovia.

Especificamente, **esta nota técnica avalia a transparência dos contratos vigentes sobre a rodovia BR-319**, buscando sinalizar quais são as informações e dados que estão ou não acessíveis sobre esses contratos. A análise se deu por meio da aplicação da metodologia desenvolvida pelo Guia Infraestrutura Aberta, publicado pela Transparência Internacional – Brasil em 2023 (Lima; Dominguez; Morgado, 2023). A avaliação identifica de que modo o governo federal, sobretudo o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT), órgão responsável pela manutenção e pavimentação da BR-319, promove o acesso às informações sobre os contratos vigentes da rodovia.

De acordo com um levantamento da Transparência Internacional – Brasil, até junho de 2022², a rodovia contava com 115 contratos celebrados nas duas últimas décadas, sendo a maioria voltada para a manutenção de diferentes trechos. Nessa primeira sondagem, constatou-se como um dos principais problemas a dificuldade de acesso a informações sobre as obras na BR-319.

Esta nota técnica, por sua vez, realizou um novo estudo sobre os contratos, entre setembro e dezembro de 2023, e, considerando apenas aqueles vigentes, avaliou os níveis de transparência relacionados aos **21 contratos** identificados no levantamento. A avaliação vai além da análise dos contratos em vigência e também investiga as plataformas gerais que fomentam o acesso à informação – como portais, canais de denúncia e e-SIC –, a transparência dada a estudos de viabilidade, aos processos de licenciamento ambiental, a realização de Consultas Livres, Prévias e Informadas (CLPIs), dentre outros aspectos que visam aprimorar a governança e a integridade da rodovia, demonstrados a seguir.

O conteúdo está estruturado em cinco tópicos principais, sendo eles: um histórico sobre a rodovia BR-319; uma breve discussão sobre a importância da transparência em obras de infraestrutura como aquelas desempenhadas na rodovia; a apresentação do método utilizado; a análise dos resultados obtidos; e, enfim, uma série de recomendações para o aprimoramento da transparência dos contratos em vigência na BR-319.

2. Histórico

A rodovia que liga a cidade de Manaus a Porto Velho conta com mais de 800 km de extensão e foi inaugurada nos anos 1970, pela ditadura militar, com o objetivo de supostamente integrar o país (Observatório BR-319, c2023). Em decorrência da falta de manutenção e das condições climáticas da região, a rodovia se deteriorou rapidamente e, com a falta de trafegabilidade, se tornou abandonada já na década de 1980. Desde o fim dos anos 1990 até os dias de hoje, há diversas tentativas de pavimentação e construção de novos trechos na rodovia, tendo ganhado notoriedade o processo de reconstrução do seu “trecho do meio”, área que conecta o km 250 ao 655 da rodovia.

Tendo em vista a sua magnitude, a conexão entre duas capitais e sua posição central na floresta amazônica, além de ter se tornado uma questão importante para a conservação da Amazônia, a BR-319 é, ainda hoje, objeto de disputas: por um lado, defende-se a sua importância para o desenvolvimento da região, a ligação por terra entre os estados de Rondônia e Amazonas com o restante do país, e o escoamento da produção agropecuária. Por outro, aponta-se sua inviabilidade, por conta dos impactos socioambientais nocivos e um baixo retorno econômico potencial (Soares-Filho; Davis; Rajão, 2020; Lima *et al.*, 2023).

Os debates e estudos sobre a rodovia se intensificaram nas últimas décadas e se estendem até os dias de hoje. Em

2008, um grupo de trabalho foi criado no Ministério do Meio Ambiente “para elaborar diretrizes e acompanhar o Licenciamento Ambiental da BR-319, no Estado do Amazonas, com o objetivo de definir e planejar medidas preventivas em relação aos impactos derivados do empreendimento, para impedir o desmatamento e a descaracterização do Bioma Amazônia ao longo da estrada, tais como: a definição de espaços territoriais especialmente protegidos, zonas de exclusão e alternativas menos impactantes”³. Algumas recomendações do relatório foram adotadas, principalmente sobre o ordenamento territorial da área de influência da rodovia.

Nos últimos anos, viu-se a retomada dos trabalhos sobre a rodovia, por diferentes governos. Em 2015, deu-se início ao processo de manutenção da rodovia, já com o avanço do desmatamento na região. Em 2020, entretanto, após apenas o anúncio do asfaltamento de parte da BR-319, o desmatamento em torno da rodovia acelerou-se, aumentando em mais de 100%⁴. Em 2022, o Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (IBAMA) concedeu uma licença prévia para a repavimentação do trecho do meio⁵, e, em 2023, o governo federal criou um grupo de trabalho no âmbito no Ministério dos Transportes⁶ para “avaliar a otimização da infraestrutura da rodovia, considerando os impactos socioambientais, a segurança viária e medidas de adaptação à mudança do clima”, que apresentará estudos e propostas que promovam, entre outras ações, a sustentabilidade da rodovia⁷.

No ano de 2023, a BR-319 foi objeto de fiscalização do Tribunal de Contas da União (TCU). Questões relacionadas ao Lote C e trecho do meio da rodovia foram objeto de auditoria na fiscalização anual de obras públicas Fiscobras⁸, realizada nesse ano, sendo tratadas no processo TC 008.083/2023-1. O Acórdão 2207/2023 – Plenário⁹, **do TCU**, que traz o relatório da auditoria do Fiscobras 2023 apenas apresentando dados agregados, não inclui detalhes da fiscalização na BR-319. Até o momento de elaboração deste documento, o relatório da fiscalização específico sobre a rodovia ainda estava na fase preliminar e seu conteúdo só será publicado após a finalização da análise pela unidade técnica responsável.

Em dezembro de 2023, a Câmara dos Deputados aprovou um projeto de lei (PL) que considera a pavimentação da rodovia indispensável e que, portanto, pode passar por um procedimento de licenciamento ambiental simplificado ou por adesão e compromisso¹⁰. Diante da ameaça de fragilização do processo de licenciamento ambiental da rodovia, o Observatório BR-319 e o GT Infraestrutura e Justiça Socioambiental se manifestaram, recomendando a revisão do PL pelo Senado Federal de modo que incorpore “salvaguardas socioambientais robustas, capazes de garantir um processo adequado de licenciamento ambiental, considerando abordagens alternativas para o desenvolvimento regional com sustentabilidade socioambiental”¹¹.

Apesar de a rodovia se manter nas agendas de prioridades de diferentes governos, como

mostrado, os impactos socioambientais da sua construção são muitos e não se restringem ao desmatamento. Soares-Filho, Davis e Rajão (2020) estimam que, com a pavimentação, em um cenário até 2050, o desmatamento acumulado alcançaria 170 mil km², havendo além disso uma redução significativa nas chuvas, e as emissões de CO₂ alcançariam a marca de 8 bilhões de toneladas, impossibilitando o alcance das metas assumidas pelo Brasil no Acordo de Paris. A retomada do empreendimento, que passa por dezenas de Unidades de Conservação e territórios indígenas, tem estimulado ainda a grilagem de terras (Ferrante; Andrade; Fearnside, 2021) e uma diversidade de crimes ambientais em sua área de influência. Até hoje se acumulam uma série de violações aos direitos dos povos indígenas nos processos de licenciamento da rodovia, que podem se agravar em uma das áreas que ainda são mais preservadas da Amazônia (Fearnside, 2022).

Os impactos socioambientais da BR-319 são, em parte, decorrentes de questões de fragilidades de controles e governança, além de casos de fraudes e corrupção. Apenas nas últimas duas décadas, mais de cem contratos já foram celebrados pela BR-319, sendo que em diversos deles o TCU identificou irregularidades e falhas, como a ausência de licenciamento ambiental, o sobrepreço e a realização de projetos básicos insuficientes (Lima *et al.*, 2023).

3. Transparência e integridade em obras de infraestrutura

No Brasil, diversos exemplos demonstram como casos de corrupção e impactos socioambientais nocivos andaram lado a lado com o investimento em grandes projetos de infraestrutura, como no caso da própria BR-319. Sabe-se, por exemplo, que a corrupção possui um vínculo muito forte com a gestão de impactos socioambientais da infraestrutura, na medida em que práticas ilícitas enfraquecem o processo decisório e substituem critérios técnicos na tomada de decisão (Lima; Dominguez; Morgado, 2023). É dessa forma que a corrupção enfraquece as medidas necessárias para proteger os recursos naturais impactados pelas obras, ao encorajar projetos desnecessários, superestimados ou que empregam métodos e materiais destrutivos ao meio ambiente (Nelson *et al.*, 2021).

O setor de infraestrutura possui, ainda, características próprias que o deixam mais suscetível a esses riscos de corrupção, tais quais:

- a complexidade técnica e a magnitude dos projetos de infraestrutura (Nawaz, 2010; Zhai *et al.*, 2021; Rajão; Fernandes Júnior; Melo, 2021);
- a assimetria de informações entre gestores dos dados públicos e a população (Golden; Picci, 2005);

- o grande volume de recursos investidos (Rose-Ackerman, 1999; L’astorina; Borenstei, 2011);
- a diversidade de atores envolvidos, incluindo agentes públicos e privados (Nawaz, 2010; Zhai *et al.*, 2021);
- os desenhos de políticas públicas e processos de tomada de decisão que não incluem a participação da sociedade civil, especialmente nas dimensões do monitoramento, do financiamento e da elegibilidade dos projetos (Prado, 2015);
- a deturpação estratégica dos estudos de viabilidade econômica (Rajão; Fernandes Júnior; Melo, 2021); e
- a baixa transparência sobre os recursos investidos e sobre as fases de licitação e contratação das obras (Bauhr *et al.*, 2019), inclusive por meio de decisões políticas deliberadas para manter essas informações opacas (Adam; Fazekas, 2023).

Nesse cenário, que se aplica a boa parte do setor de infraestrutura, no Brasil e

no mundo, sabe-se que a promoção da transparência possibilita que os diferentes grupos de interesse possam compreender e participar do processo de discussão e decisão sobre os empreendimentos. Em diferentes fases da infraestrutura – inclusive no processo decisório da política pública de infraestrutura –, a transparência também pode promover a melhoria da tomada de decisão e o acompanhamento dos processos de contratação e monitoramento da execução e gestão dos impactos socioambientais por parte de cidadãos, organizações da sociedade civil, comunidades afetadas e quaisquer pessoas interessadas. Enfim, a transparência viabiliza, ainda, que a tomada de decisão sobre os empreendimentos siga o interesse público, e não os interesses que privilegiam atores específicos.

Apesar de serem conhecidos os casos de irregularidades, fraudes e fragilidades na governança da BR-319, **a avaliação de transparência proposta por esta nota técnica é inédita e inclui diferentes fases da infraestrutura, focando os contratos vigentes.** O método aplicado é apresentado a seguir.



Foto: Orlando K. Júnior / FAS



Foto: Orlando K. Júnior / FAS

4. Material e método

Metodologia adotada

Para avaliar o grau de transparência da rodovia BR-319, foi aplicada a metodologia do **Guia Infraestrutura Aberta**, desenvolvida pela Transparência Internacional – Brasil (Lima; Dominguez; Morgado, 2023). A metodologia permite a avaliação dos níveis de transparência de grandes projetos de infraestrutura, considerando as diferentes fases do ciclo de vida das obras, incluindo avaliações sobre os formatos das informações, os riscos socioambientais da infraestrutura e a existência de oportunidades de participação social no processo decisório. Desse modo, o Guia pode ser utilizado como uma ferramenta de controle social por ativistas, jornalistas, organizações da sociedade civil, cidadãos e cidadãs em geral, para avaliarem obras e projetos de infraestrutura ao redor do país, e torna-se oportuna a sua aplicação à rodovia BR-319.

A metodologia é composta por 99 indicadores de monitoramento da transparência da infraestrutura avaliada, divididos entre as fases do seu ciclo de vida, desde o seu planejamento até a prestação do serviço (no caso de concessões ou parcerias público-privadas). Cada fase do ciclo de vida, bem como as questões específicas às contratações via concessões ou parcerias público-privadas (PPP), e a realização das Consultas Livres, Prévias e Informadas (CLPIs), representam diferentes módulos na metodologia, o que permite que a avaliação seja feita de acordo com a fase e o tipo de empreendimento avaliado. Ao todo, a metodologia conta com nove módulos, podendo ser aplicados conforme a fase em que determinada obra se encontra.

Os módulos de avaliação da metodologia e os respectivos temas avaliados da metodologia Infraestrutura Aberta são exibidos no Quadro 1, adiante.

Quadro 1. Módulos e etapas monitoradas pela metodologia do Guia Infraestrutura Aberta

MÓDULOS	TEMAS MONITORADOS
1. Diretrizes para a publicação de dados e informações	Centralização das informações
	Usabilidade do portal
	Linguagem
	Transparência passiva
	Canal de denúncia
2. Fase de planejamento	Instrumentos de planejamento
	Estudos que comprovam a viabilidade técnica, social, ambiental e econômica de uma obra
3. Fase preliminar e riscos socioambientais	Estudos prévios que apresentam as condições técnicas e de planejamento para a execução do projeto
	Processo de Licenciamento Ambiental prévio
	Audiências e consultas públicas do edital de licitação
4. Consultas Livres, Prévias e Informadas	Consulta e consentimento livre, prévio e informado
5. Fase interna da licitação	Documento que compõe o edital de licitação
	Projeto básico
	Projeto executivo
	Edital de licitação publicado
	Propostas recebidas no edital da licitação
6. Fase externa da licitação	Avaliação das propostas e escolha do vencedor
	Processo de licenciamento ambiental para a instalação da obra
	Contrato – informações gerais e íntegra do documento
	Contrato – aditivos contratuais (quando houver)
	Empresa contratada, sócios e lideranças
7. Fase de execução contratual	Fases, cronogramas e entregas relacionadas à execução da obra
	Contrato – Controle e monitoramento da execução dos itens do contrato
	Financiamento da obra
	Reuniões com comunidades e grupos impactados
	Execução das condicionantes e medidas de mitigação e compensação dos impactos socioambientais
8. Fase de entrega da obra	Atendimento ao contrato
	Entrega da obra
	Compensação financeira da infraestrutura
9. Fase específica para concessões	Instrumentos de planejamento
	Estudos que comprovam a viabilidade técnica, social, ambiental e econômica de uma obra, apresentados previamente à tomada de decisão de execução
	Avaliação dos Tribunais de Contas competentes quanto ao procedimento de concessão
	Acompanhamento da prestação do serviço

Para a aplicação da metodologia do Infraestrutura Aberta à BR-319, seguindo as etapas recomendadas pelo próprio Guia, foram adotados os seguintes passos, explicados na seção adiante.

→ **Seleção dos principais portais e fontes de informação**

Considerando o objetivo de avaliar a oferta de dados, informações e documentos sobre os contratos vigentes relacionados à rodovia BR-319, buscaram-se pelos portais do governo federal dados relativos a: licitações e contratações públicas, obras públicas – especificamente sobre a BR-319 –, licenciamento ambiental e realização de CLPIs. O levantamento revelou diversos portais que ofertam as informações procuradas. Para selecionar os mais relevantes para esta pesquisa, a equipe responsável por esta nota técnica fez uma série de navegações exploratórias, buscando identificar os temas e informações procuradas pelos indicadores. Também se buscou, neste primeiro momento, pelo portal que concentra os contratos em vigência da rodovia. Em seguida, chegou-se a uma lista dos portais selecionados para realizar o levantamento e avaliação das informações, sendo eles:

- **ComprasNet**
- **Contratos.gov**
- **Portal da Transparência do governo federal**
- **Portal Nacional de Compras Públicas (PNCP)**
- **Cadastro Integrado de Projetos de Investimento do Governo Federal (CIPI)**

- **Portal de licitações do DNIT**
- **Portal sobre a BR-319 do DNIT**
- **Portal Nacional de Licenciamento Ambiental**

Nessa busca, o primeiro resultado preliminar obtido foi que há diversas fontes de informação sobre os contratos da BR-319. Os portais acima listados, durante o momento de escrita desta nota técnica (entre setembro e dezembro de 2023), concentravam informações parciais e inclusive divergentes sobre quantos e quais contratos da BR-319 estariam em vigência. Diante desse desafio, optou-se por solicitar ao DNIT, via Lei de Acesso à Informação (pedido e resposta podem ser consultados [aqui](#)), as seguintes informações para guiar o início da pesquisa: (i) quais são os contratos vigentes relacionados à rodovia BR-319; (ii) as íntegras dos contratos em vigência; e (iii) como acessar essas informações via transparência ativa.

Em resposta ao pedido, o DNIT informou que até a data da resposta (23 de outubro de 2023), **estavam vigentes 25 contratos relacionados à rodovia BR-319** firmados pela sede do órgão e as superintendências dos estados do Amazonas e Rondônia. Também foi indicado pelo órgão que os portais indicados para acesso às informações buscadas via transparência ativa seriam o próprio portal do DNIT e o Portal da Transparência do governo federal. Dentre todos os portais acima listados, viu-se que aquele que continha informações sobre os contratos mais similares à lista enviada pelo DNIT foi o **portal contratos.gov**. Em um levantamento feito no dia 11 de novembro de 2023, então, foi encontrado um total de 33 contratos referentes à rodovia BR-319.

Quando os 25 contratos indicados pelo DNIT como vigentes foram buscados, viu-se que 21 se encontravam na base de dados do portal contratos.gov, e não foi possível acessar os quatro demais. Sendo assim, para esta avaliação, considerou-se o portal contratos.gov como o mais relevante e tomaram-se os 21 contratos disponíveis

por transparência ativa por esse portal como amostra para a pesquisa. Portanto, para buscar as informações demandadas pelos indicadores da metodologia, partimos do portal contratos.gov e, quando não encontradas, empreendeu-se pesquisa nos demais portais listados acima.

Quadro 2. Lista dos 21 contratos vigentes da BR-319, considerando os contratos disponíveis no portal contratos.gov e indicados pelo DNIT em resposta ao pedido de acesso à informação

ÓRGÃO	UNIDADE GESTORA	Nº DO CONTRATO	MODALIDADE DA COMPRA	FORNECEDOR
39252 - DNIT	393003 - DNIT	00022/2017	Regime Diferenciado de Contratações	01.057.727/0001-78 - LAGHI ENGENHARIA LTDA
39252 - DNIT	393009 SUP. REG. AM-DNIT	00051/2023	Dispensa	84.554.666/0001-81 - AMAZÔNIA NAVEGAÇÕES LTDA.
39252 - DNIT	393009 SUP. REG. AM-DNIT	00095/2023	Dispensa	19.758.842/0001-35 - LCM CONSTRUÇÃO E COMÉRCIO S.A
39252 - DNIT	393009 SUP. REG. AM-DNIT	00129/2021	Pregão	08.150.094/0001-97 - MATERA ENGENHARIA LTDA
39252 - DNIT	393003 - DNIT	00157/2021	Regime Diferenciado de Contratações	94.526.480/0001-72 - M R S ESTUDOS AMBIENTAIS LTDA
39252 - DNIT	393009 SUP. REG. AM-DNIT	00226/2019	Pregão	03.477.793/0001-22 - CONSTRUTORA MEIRELLES MASCARENHAS LTDA
39252 - DNIT	393009 SUP. REG. AM-DNIT	00407/2023	Regime Diferenciado de Contratações	22.997.471/0001-59 - CONSULT - INFORMATION GATHERING ENGINEERING LTDA
39252 - DNIT	393009 SUP. REG. AM-DNIT	00429/2023	Pregão	74.315.607/0001-05 - FAIXA SINALIZAÇÃO VIÁRIA LTDA
39252 - DNIT	393009 SUP. REG. AM-DNIT	00482/2022	Pregão	19.758.842/0001-35 - LCM CONSTRUÇÃO E COMÉRCIO S.A
39252 - DNIT	393009 SUP. REG. AM-DNIT	00483/2022	Pregão	19.758.842/0001-35 - LCM CONSTRUÇÃO E COMÉRCIO S.A
39252 - DNIT	393009 SUP. REG. AM-DNIT	00508/2023	Dispensa	19.758.842/0001-35 - LCM CONSTRUÇÃO E COMÉRCIO S.A
39252 - DNIT	393009 SUP. REG. AM-DNIT	00592/2020	Pregão	19.758.842/0001-35 - LCM CONSTRUÇÃO E COMÉRCIO S.A
39252 - DNIT	393009 SUP. REG. AM-DNIT	00593/2020	Pregão	19.758.842/0001-35 - LCM CONSTRUÇÃO E COMÉRCIO S.A
39252 - DNIT	393009 SUP. REG. AM-DNIT	00594/2020	Pregão	19.758.842/0001-35 - LCM CONSTRUÇÃO E COMÉRCIO S.A
39252 - DNIT	393009 SUP. REG. AM-DNIT	00595/2020	Pregão	19.758.842/0001-35 - LCM CONSTRUÇÃO E COMÉRCIO S.A

ÓRGÃO	UNIDADE GESTORA	Nº DO CONTRATO	MODALIDADE DA COMPRA	FORNECEDOR
39252 - DNIT	393009 SUP. REG. AM-DNIT	00596/2022	Dispensa	84.554.666/0001-81 - AMAZÔNIA NAVEGAÇÕES LTDA
39252 - DNIT	393003 - DNIT	00618/2021	Regime Diferenciado de Contratações	33.146.648/0001-20 - CONCREMAT ENGENHARIA E TECNOLOGIA S/A
39252 - DNIT	393009 SUP. REG. AM-DNIT	00663/2022	Dispensa	23.122.748/0001-62 - DESTROY DESMONTES TECNICOS DO BRASIL LTDA
39252 - DNIT	393009 SUP. REG. AM-DNIT	00667/2019	Pregão	03.477.793/0001-22 - CONSTRUTORA MEIRELLES MASCARENHAS LTDA
39252 - DNIT	393003 - DNIT	00704/2022	Regime Diferenciado de Contratações	03.326.611/0001-12 - PROERG PROJETOS E EMPREENDIMENTOS LTDA
39252 - DNIT	393009 SUP. REG. AM-DNIT	00711/2022	Dispensa	04.618.096/0001-07 - J NASSER ENGENHARIA LTDA

Nota: Mais informações sobre os contratos listados acima foram sistematizadas [aqui](#).

Esses mesmos contratos também foram buscados no [Portal Nacional de Compras Públicas](#) e no [Cadastro Integrado de Projetos de Investimento do Governo Federal](#), apresentando informações ainda mais discrepantes daquelas enviadas pelo DNIT: no PNCP foram identificados 10 contratos relacionados à BR-319 ([lista aqui](#)) e no CIPI, apenas oito ([lista aqui](#)) contratos relacionados à rodovia.

Outros portais listados se mostraram úteis em diferentes etapas da pesquisa. Quando se trata do processo de licitação, por exemplo, o [portal de transparência ativa](#) do DNIT foi proveitoso, contendo informações relevantes sobre essa fase, incluindo documentações completas, filtros para pesquisas e a possibilidade de realizar *download* das informações. Quanto às informações de planejamento, licenciamento ambiental e outros dados sobre todo o processo de obras da rodovia, o DNIT conta com um [portal específico sobre a rodovia BR-319](#), que também foi

acessado e avaliado. Por fim, o Ministério do Meio Ambiente publica informações sobre os processos de licenciamento ambiental no [Portal Nacional de Licenciamento Ambiental](#).

→ Escolha dos módulos de avaliação

Os módulos de avaliação do Guia Infraestrutura Aberta são independentes e podem ser aplicados de acordo com o estágio em que a infraestrutura avaliada se encontra. Considerando o objetivo de avaliar os contratos vigentes da rodovia, esta nota técnica aplicou os indicadores presentes em **cinco módulos**, sendo eles: (1) Diretrizes sobre a publicação das informações; (3) Fase preliminar e riscos socioambientais; (4) Consultas livres, prévias e informadas a povos indígenas, quilombolas e comunidades tradicionais; (6) Fase externa da licitação; e (7) Fase de execução contratual e monitoramento. Essa seleção foi feita considerando, por

um lado, que as contratações vigentes já tiveram seus processos de licitação concluídos, devendo estar públicos, e os contratos, em execução, e, adicionalmente, que algumas das obras da BR-319, especialmente aquelas no “trecho do meio”, necessitam da realização das CLPIs.

→ Aplicação da metodologia

Na sequência, seguindo as orientações presentes no Guia Infraestrutura Aberta, uma dupla de avaliadoras realizou o levantamento de dados seguindo as instruções dos indicadores listados nos módulos 1, 3, 4, 6 e 7 e consolidou essas informações em **uma planilha**. Em caso de divergências nas pesquisas realizadas pelas avaliadoras, foram empreendidas novas buscas e debates até que se chegasse a um consenso. Ambas as avaliações foram confrontadas e chegou-se a um resultado para cada um dos indicadores dos módulos mencionados, apresentados a seguir.

→ Classificação e análise dos resultados

Por fim, a partir da planilha de avaliação final consolidada, foi redigida a presente nota técnica com a análise dos resultados obtidos, além de recomendações para o aprimoramento da transparência sobre a rodovia BR-319. Os resultados de cada módulo foram calculados com base em uma escala que vai de 0 a 100, e os níveis de transparência para cada módulo foram identificados a partir da classificação sugerida pelo Guia Infraestrutura Aberta, apresentados no quadro adiante.

Quadro 3. Classificação da transparência de acordo com o Guia Infraestrutura Aberta

TRANSPARÊNCIA	PONTUAÇÃO
Baixa	0-39
Média	40-69
Alta	70-100

5. Resultados

Nível de transparência da rodovia BR-319, considerando uma análise dos portais governamentais e dos contratos em vigência

Quadro 4. Resultados da aplicação do Guia Infraestrutura Aberta nos contratos da BR-319, por módulo

MÓDULO 1	Diretrizes para a publicação de dados e informações	38,9
MÓDULO 3	Fase preliminar e riscos socioambientais	23,3
MÓDULO 4	Consultas Livres, Prévias e Informadas	0
MÓDULO 6	Fase externa da licitação	46,4
MÓDULO 7	Fase de execução contratual	5,5

De modo geral, observa-se que os resultados obtidos pela avaliação de transparência ativa da BR-319 foram muito insatisfatórios, com quatro módulos avaliados resultando em “transparência

baixa” e um, em “transparência média”. Esse quadro geral demonstra que a opacidade sobre as diferentes fases e contratações em vigência da BR-319 apresenta um obstáculo ao controle social e aumenta os riscos de corrupção, má governança e impactos socioambientais indesejados nos trechos da rodovia. Os resultados de cada módulo são apresentados com mais detalhes e discutidos a seguir.

Módulo 1 – Diretrizes para a publicação de dados e informações

O módulo 1 avalia a conformidade dos portais que centralizam informações e dados sobre projetos e obras de infraestrutura, inclusive suas contratações, contendo orientações gerais de transparência e acessibilidade. Nesse caso, o portal avaliado foi o contratos.gov, por ser este o responsável por centralizar a maior parte dos contratos da BR-319 em vigência.

Viu-se que esse portal permite (i) a centralização dos contratos em um único portal (apesar de apenas 21 dos 25 contratos em vigência estarem disponíveis nesse portal, como demonstrado), (ii) mecanismo de busca que oportuniza a filtragem dos dados, possibilitando buscas por contratos específicos, (iii) o acesso gratuito e não discriminatório dos dados, sem necessidade, por exemplo, da realização de cadastros, e (iv) *downloads* e visualização dos dados por meio de recursos gráficos que podem facilitar a sua compreensão.

Por outro lado, a avaliação identificou que o portal não conta com um canal para

envio de dúvidas dos cidadãos ou para a realização de denúncias, inclusive sobre casos de corrupção; manuais, tutoriais ou glossários para garantir a compreensão dos usuários sobre os dados apresentados; mecanismos de acessibilidade para pessoas com deficiência; *links* ou botões para o e-SIC, que permitiriam pedidos de acesso à informação sobre potenciais contratos buscados e não encontrados; nem canal para o envio de sugestões e comunicações mais gerais entre gestores dos dados e órgãos responsáveis pelos contratos e os cidadãos e usuários do portal. Sendo assim, viu-se que o portal contratos.gov cumpriu apenas as diretrizes mais gerais de centralização e acessibilidade aos contratos da rodovia, mas falhou em ampliar o acesso à informação via transparência passiva e permitir que os cidadãos realizem denúncias, enviem dúvidas, pedidos de mais informações ou sugestões.

Módulo 3 – Fase preliminar e riscos socioambientais

O módulo 3 da metodologia utilizada avalia os processos de licenciamento ambiental, a realização de audiências e consultas públicas para as discussões sobre os editais de licitação da obra, bem como busca o acesso aos estudos prévios que apresentam as condições técnicas e de planejamento para a execução do projeto, inclusive as condições ambientais. Portanto, é o módulo mais relevante para a avaliação, mensuração e mitigação de riscos socioambientais de uma obra. Considerando os impactos da BR-319 para o avanço do desmatamento, emissão de

gases de efeito estufa e para o regime de chuvas (Soares-Filho; Davis; Rajão, 2020) e o potencial de aumento dos crimes ambientais em torno do empreendimento, o resultado obtido na avaliação desse módulo é particularmente relevante.

Isso porque, dentre os indicadores avaliados, foram encontradas apenas informações mais básicas buscadas, tais quais: (i) uma avaliação sobre os riscos da contratação, (ii) a designação do local do empreendimento, (iii) o **Estudo de Impacto Ambiental (EIA) e Relatório de Impacto Ambiental (RIMA)**, que estão dentre os instrumentos mais importantes para o processo prévio de licenciamento ambiental, e (iv) o chamamento para a realização de audiências públicas para discussão do licenciamento ambiental prévio, inclusive em um **portal que centraliza informações** sobre essas audiências. A maior parte dessas informações foram encontradas nos **portais do DNIT**. Apesar da acessibilidade às informações sobre a ocorrência das audiências públicas, sabe-se que as comunidades potencialmente impactadas não tiveram acesso prévio, inclusive por linguagem acessível e meios adequados, aos documentos relevantes para a participação. Ademais, não foram encontradas informações sobre de que modo e se os resultados das audiências foram incorporados ao EIA/RIMA¹².

A avaliação demonstrou um resultado de **apenas 23,3 pontos obtidos nesse módulo, demonstrando que outros dados e documentos importantes para o controle socioambiental da BR-319 se mantêm em opacidade**. Não foram

encontrados, por exemplo, os estudos prévios de viabilidade, como autorização da entidade competente e o anteprojeto. Quanto ao processo de licenciamento ambiental prévio, não foram encontrados, no momento desta avaliação, informações e documentos que demonstrem os estudos de componente indígena ou quilombola realizados, o termo de referência para contratação do EIA e RIMA, nem a ata e relatório de devolutiva da audiência pública sobre o licenciamento prévio. A impossibilidade de acesso ou inexistência desses documentos e informações são preocupantes, considerando que já foram encontradas irregularidades nos processos de licenciamento ambiental anteriores de outras obras da BR-319, de acordo com o TCU (Lima *et al.*, 2023).

Outros estudos já demonstraram, ainda, que faltam dados sobre as ações de controle de queimadas e desmatamento que são feitas na área de influência da rodovia¹³ e sobre todo o andamento administrativo do processo de licenciamento da sua repavimentação¹⁴, que corroboram o resultado geral desta avaliação: **a transparência ativa conferida à BR-319 pelo governo federal é altamente insuficiente, o que dificulta o fortalecimento dos controles (social, interno e externo), a melhoria da governança, o acompanhamento pela população e o manejo dos riscos socioambientais e de integridade da rodovia.**

Módulo 4 – Consultas Livres, Prévias e Informadas (CLPIs)

Com o anúncio das medidas para reconstrução do trecho do meio da BR-319 – com a liberação da Licença

Prévia pelo IBAMA, em julho de 2022 – tornou-se mais evidente um dos maiores problemas socioambientais da rodovia: a ausência de consultas aos povos da floresta e a todos os grupos e comunidades potencialmente afetados por essa construção, principalmente aqueles que residem em territórios na área de influência da BR-319. A realização de CLPIs em casos como esse é recomendada pela Convenção nº 169 da Organização Internacional do Trabalho (OIT), mas nunca foi cumprida no caso da BR-319¹⁵. Como se sabe, a ausência das consultas aos povos indígenas, quilombolas e comunidades tradicionais nos processos de tomada de decisão em projetos como esse¹⁶, além de ser uma violação, pode impactar negativamente a estruturação e a execução dos projetos de infraestrutura (Instituto Socioambiental, 2023; Nakane, 2023).

Ferrante, Gomes e Fearnside (2020) mostram que mais de 60 terras indígenas são afetadas pela rodovia e que em torno de 18 mil indígenas foram excluídos de processos que deveriam ter acontecido na BR-319, como o Estudo do Componente Indígena (ECI) e as CLPIs.

O resultado desse módulo da avaliação do Guia Infraestrutura Aberta corrobora a preocupação já expressa por esses autores e por outras entidades da sociedade civil no assunto¹⁷ e obteve, aqui, **o pior resultado de toda a avaliação, não tendo pontuado em nenhum indicador.** Para além da realização das consultas em si, foram buscadas informações que demonstrassem os protocolos, planos de

realização, atas das reuniões e devolutivas, e acordos decorrentes das consultas.

Módulo 6 – Fase externa da licitação

Entre os módulos avaliados, o melhor resultado obtido foi o deste, que avaliou a etapa externa da licitação, com um conceito de transparência médio, de 46,4 pontos. Viu-se que tanto no Portal do DNIT quanto no portal contratos.gov foi possível identificar informações sobre: (i) as homologações das licitações; (ii) as atas das reuniões das comissões de licitações; (iii) os despachos de anulação ou revogação das licitações; (iv) as licenças de instalação; (v) as propostas vencedoras; (vi) as informações gerais sobre os contratos firmados – como objetos, períodos de vigência, valores etc. –; (vii) além dos nomes das empresas contratadas.

Em contrapartida, não estão disponíveis as seguintes informações: ato de designação da comissão de licitação e/ou agente de contratação, composição da comissão de licitação e/ou agente de contratação, parecer técnico dos órgãos envolvidos quanto ao licenciamento ambiental, documentos de vistoria técnica produzidos pelo órgão licenciador, extrato do contrato e dados adicionais sobre as empresas contratadas.

A ausência dessas informações dificulta significativamente o controle social sobre a execução dos contratos sobre as obras de infraestrutura, do ponto de vista seja dos riscos socioambientais – pela ausência de informações sobre a

etapa de licenciamento ambiental – seja da abordagem da integridade, uma vez que dados faltantes sobre empresas em concorrência e vencedoras de licitações permitem análises sobre possíveis conflitos de interesse e a identificação de empresas que, por exemplo, já sofreram qualquer uma das punições previstas na Lei nº 12.846/2013 – Lei Anticorrupção.

Módulo 7 – Fase de execução contratual e monitoramento

Por fim, o resultado obtido no módulo 7 mostra que quase nenhum tipo de controle social é possibilitado no momento da execução dos contratos em vigência na BR-319, pois não há informações disponíveis sobre essa fase da infraestrutura. Dentre os 18 indicadores buscados, apenas um apresentou pontuação: os valores investidos no financiamento das obras. Essas informações são facilmente acessadas no portal contratos.gov, na página de cada contrato em vigência, porém os valores investidos são um dos tipos mais básicos de informação para o controle social dos contratos das obras, restando muitos outros dados que não foram encontrados e que dificultam o aprimoramento do controle e governança do empreendimento.

A avaliação desse módulo demonstrou que não há transparência sobre dados

e documentos, como: relatórios de auditoria sobre fiscalizações efetuadas nas obras, informações acerca de programas de integridade existentes nas empresas vencedoras das licitações e quanto a possíveis sanções ou multas já aplicadas, impossibilitando os controles e o monitoramento sobre a execução dos itens dos contratos. Além disso, viu-se que não é possível tomar conhecimento, por transparência ativa, de informações mais específicas a respeito das obras contratadas – como fotos, localizações, cronogramas de execução, medições, financiadores, entre outras –, nem dos registros de reuniões com grupos e comunidades impactadas pela obra após a fase de contratação. Quanto ao financiamento das obras, não foi possível identificar as agências financiadoras, nem se há salvaguardas ambientais impostas pelos financiadores.

Enfim, esse módulo avaliou se há acessibilidade a dados sobre a execução de condicionantes e medidas de mitigação e compensação dos impactos socioambientais da rodovia – como a execução das medidas definidas pelo Plano Básico Ambiental e das condicionantes firmadas e os Termos de Compromisso de Compensação Ambiental (TCCA) –, mais uma vez, sem obter nenhum tipo de informação.

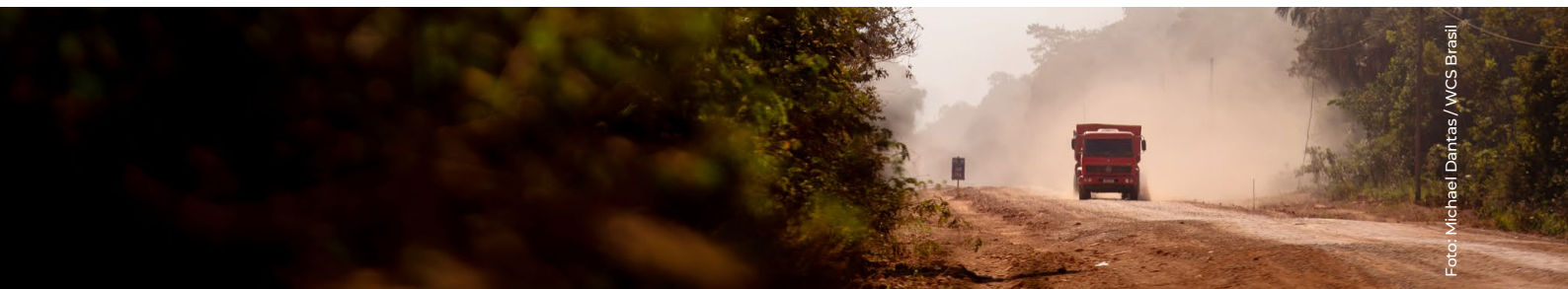


Foto: Michael Dantas / WCS Brasil

6. Considerações finais

Transparência e acesso à informação sobre a BR-319: barreiras e desafios

Além de ser dotada de um complexo histórico, ter uma grande magnitude e ser alvo de preocupações do ponto de vista da governança e dos impactos socioambientais, esta avaliação constatou que obter acesso tanto às informações gerais quanto às específicas sobre os contratos da BR-319 apresenta diversos desafios. O primeiro desafio encontrado foi compreender qual portal governamental oferta as informações mais completas e atualizadas sobre as contratações federais em vigência da rodovia. Pelo menos cinco portais concentram e oferecem informações sobre essas contratações, porém contendo informações incompletas, parciais e com diferentes níveis de detalhamento e periodicidade de atualização. Esse desafio fez com que a avaliação – voltada para a transparência ativa – tivesse que buscar orientações junto ao DNIT por meio de um pedido de acesso à informação.

Em levantamento feito entre 2020 e 2021, no portal ComprasNet, do governo federal, identificou-se um histórico de 115 contratos relacionados à rodovia entre os anos de 2000 e 2022 (Lima *et al.*, 2023). No entanto, na tentativa de atualizar esses dados na mesma plataforma em setembro de 2023, não foi possível identificar novos contratos, o que indica uma desatualização do portal. Na busca pela atualização dessas

informações, identificou-se que o portal de compras do governo federal havia passado por uma reformulação, redirecionando a busca para o portal [compras.gov](https://compras.gov.br), que apresenta um histórico de contratações da administração federal, permitindo a busca por órgão responsável, período, objeto, entre outros elementos.

O portal da transparência do governo federal, por sua vez, possui um painel para pesquisa dos contratos públicos celebrados pela administração federal, com dados desde 2013 até junho de 2023. O painel permite diversas buscas, mas não fornece em seu painel informações sobre o objeto da contratação, limitando a pesquisa e obrigando a abrir cada um dos contratos para identificar seu objeto. O portal ainda permite o *download* da base de dados das contratações, mas é necessário baixar a base de cada mês por vez.

O Portal Nacional de Contratações Públicas também permite a pesquisa das contratações feitas pelos entes cadastrados em seu sistema. Em pesquisa pelos contratos vigentes da BR-319, foram identificados apenas dez. O PNCP não permitia, até o período de execução dessa pesquisa, o *download* do resultado da pesquisa e não foi possível identificar desde quando os dados são ofertados; além disso, reúne apenas informações de contratos firmados com base na Nova Lei de Licitações (Lei nº 14.133/2021).



Foto: Christian Braga

Por fim, o Cadastro Integrado de Projetos de Investimento do Governo Federal, do Ministério da Fazenda, permite a pesquisa por órgão executor, localização, situação, período inicial e final de cadastro e tipo de intervenção, mas apresenta apenas contratos de obras com a natureza de despesa no elemento de despesa 51. A pesquisa nesse portal resultou na identificação de 151 projetos liderados pelo DNIT, sendo 8 referentes à BR-319.

Um segundo desafio identificado ao longo desta pesquisa foi a ausência de um portal único que concentre todas as informações relativas aos projetos e obras de infraestrutura do governo federal, demandando que sejam consultados diversos portais temáticos ou dos órgãos responsáveis por determinada etapa ou fase do empreendimento. Essa ausência indica, também, a falta de coordenação e ausência de troca de informações entre os diversos órgãos federais que possuem diferentes responsabilidades pela

infraestrutura, como o órgão contratante, o órgão responsável pelo licenciamento ambiental e o órgão de controle. Idealmente, esse portal único contaria com dados e informações relevantes para o controle social dos projetos de infraestrutura do governo federal, além de permitir a participação – por meio de consultas e audiências públicas, por exemplo – dos cidadãos na tomada de decisão sobre esses projetos.

Com a retomada do Programa de Aceleração e Crescimento (PAC) pelo governo federal, e o retorno do investimento público na infraestrutura, torna-se ainda mais relevante o fortalecimento da transparência e participação sobre o setor. Ao longo desta pesquisa, foi encontrado um portal de obras do DNIT que parece ter sido criado para superar essa lacuna, porém foi descontinuado e se encontra desatualizado.

7. Recomendações

De acordo com os resultados obtidos por este estudo, e apresentados nas seções anteriores desta nota técnica, com o intuito de promover a melhoria da transparência e acesso à informação sobre a BR-319, fazem-se as recomendações adiante elencadas, conforme os achados da aplicação desta pesquisa a cada um dos módulos do Guia Infraestrutura Aberta.

Gerais

- Promover ações de aproximação e diálogo com as organizações da sociedade civil e movimentos locais sobre quais são as informações prioritárias e como elas devem estar acessíveis;
- Garantir que a divulgação das informações relevantes sobre a BR-319 seja o mais célere e atualizada possível, permitindo o controle social constante.

Diretrizes para publicação das informações

- Centralizar as informações sobre todos os contratos vigentes sobre a rodovia em um único portal, incluindo tanto as informações sobre a execução do contrato quanto sobre as licitações realizadas, o licenciamento ambiental, o monitoramento da execução das medidas de mitigação e compensação ambiental e o controle exercido por órgãos responsáveis;

- Incrementar os portais que armazenam informações e dados sobre obras e contratos sobre a BR-319 com *links* para o e-SIC e canal de denúncias;
- Utilizar linguagem simples e acessível em todos os portais que reúnem informações sobre a BR-319, incluindo manuais, glossários e tutoriais que estimulem o uso e ampliem a acessibilidade a esses dados.

Transparência das informações sobre a fase preliminar e riscos socioambientais do projeto

- Publicar informações sobre os estudos prévios de viabilidade das obras e seus respectivos termos de referência, incluindo os anteprojetos e autorizações das entidades competentes, o EIA/RIMA e as respectivas análises dos órgãos competentes e Licenças Prévias;
- Realizar e divulgar os estudos de componente indígena e/ou quilombola do processo de licenciamento ambiental prévio;
- Ampliar o acesso às audiências e consultas públicas para discussão dos editais de licitação e contratação das obras, e divulgar informações sobre a realização desses processos, incluindo relatórios de devolutiva.

Transparência das informações sobre as Consultas Livres, Prévias e Informadas a povos indígenas, quilombolas e comunidades tradicionais

- Realizar e divulgar informações sobre as CLPIs a povos indígenas, quilombolas e comunidades tradicionais, sobretudo as afetadas pelas obras da BR-319, nos casos em que a infraestrutura impacte seus territórios, modos de vida e demais direitos coletivos;
- Garantir que a construção dos protocolos, planos de realização e acordos de consulta seja efetiva na promoção da escuta e participação informada, livre e prévia às decisões relacionadas à infraestrutura.

Transparência das informações sobre a fase externa da licitação das contratações

- Melhorar a oferta de dados e informações sobre propostas e escolhas dos vencedores das licitações;
- Divulgar o Plano Básico Ambiental, parecer técnico dos órgãos licenciadores e documentos de vistoria técnica sobre os processos de licenciamento ambiental para instalação das obras.

Transparência das informações sobre a fase de execução contratual e monitoramento

- Divulgar informações que permitam acompanhar o desenvolvimento e execução contratual, o financiamento do

contrato e a fiscalização feita por órgãos de controle e instituições financiadoras;

- Garantir a transparência das informações relacionadas à execução das condicionantes e medidas de mitigação e compensação dos impactos socioambientais previstos.

Notas

1. A Transparência Internacional – Brasil e o WWF-Brasil estudaram seis grandes obras de infraestrutura na Amazônia e demonstraram como casos de corrupção e degradação ambiental normalmente estão conectados. Disponível em: <https://amazoniasemcorrupcao.org.br/>. Acesso em: 1 dez. 2023.

2. Mais em: MUITAS obras contratadas, mas a trafegabilidade continua precária: o que dizem os contratos para obras na BR-319 disponíveis em portais de transparência. **Idesam**, [s. l.], 6 dez. 2022. Disponível em: <https://idesam.org/noticia/muitas-obras-contratadas-mas-a-trafegabilidade-continua-precaria-o-que-dizem-os-contratos-para-obras-na-br-319-disponiveis-em-portais-de-transparencia/>. Acesso em: 1 dez. 2023.

3. Portaria de criação do referido grupo de trabalho: BRASIL. Ministério do Meio Ambiente. **Portaria nº 295, de 22 de setembro de 2008**. Institui Grupo de Trabalho - GT para elaborar diretrizes e acompanhar o Licenciamento Ambiental da BR 319, no Estado do Amazonas, com o objetivo de definir e planejar medidas preventivas em relação aos impactos derivados do empreendimento. Brasília, DF: MMA, 2008. Disponível em: [https://www.normasbrasil.com.br/norma/portaria-295-2008_207480.html#:~:text=Institui%20Grupo%20de%20Trabalho%20%2D%20GT,aos%20impactos%20derivados%20do%20empreendimento](https://www.normasbrasil.com.br/norma/portaria-295-2008_207480.html#:~:text=Institui%20Grupo%20de%20Trabalho%20%2D%20GT,aos%20impactos%20derivados%20do%20empreendimento.). Acesso em: 1 dez. 2023.

4. Mais em: GIRARDI, G. Desmatamento no entorno da BR-319 dobra após anúncio de asfaltamento. **Pública**, 28 fev. 2023. Disponível em: <https://apublica.org/2023/02/desmatamento-no-entorno-da-br-319-dobra-apos-anuncio-de-asfaltamento/>. Acesso em: 1 dez. 2023.

5. Mais em: IBAMA emite licença prévia para reconstrução do trecho do meio da BR-319,

no AM. **G1 Amazonas**, 28 jul. 2022. Disponível em: <https://g1.globo.com/am/amazonas/noticia/2022/07/28/ibama-emite-licenca-previa-para-reconstrucao-do-trecho-do-meio-da-br-319-no-am.ghtml>. Acesso em: 1 dez. 2023.

6. Portaria de criação do grupo de trabalho: BRASIL. Ministério dos Transportes. **Portaria nº 1.109, de 16 de novembro de 2023**. Institui o Grupo de Trabalho com a finalidade de apresentar estudos e propostas que promovam a otimização da infraestrutura da rodovia, considerando os impactos socioambientais, a segurança viária e medidas de adaptação à mudança do clima no corredor de transporte de que faz parte a BR-319. Brasília, DF: MT, 2023b. Disponível em: <https://www.in.gov.br/en/web/dou/-/portaria-n-1.109-de-16-de-novembro-de-2023-523530252>. Acesso em: 1 dez. 2023.

7. Mais em: LULA anuncia grupo de trabalho para discutir a BR 319. **Poder 360**, 3 ago. 2023. Disponível em: <https://www.poder360.com.br/governo/lula-anuncia-grupo-de-trabalho-para-discutir-a-br-319/>. Acesso em: 1 dez. 2023.

8. Mais informações sobre o Fiscobras: <https://portal.tcu.gov.br/fiscobras.htm>.

9. Acessível em: BRASIL. Tribunal de Contas da União (Plenário). **Acórdão 2207/2023**. Interessado: Comissão Mista de Planos, Orçamento e Fiscalização do Congresso Nacional (CMO). Processo administrativo sobre a consolidação do Fiscobras 2023. Relator: Jorge Oliveira, 1 de novembro de 2023b. Disponível em: <https://pesquisa.apps.tcu.gov.br/documento/acordao-completo/c%25C3%25B3rd%25C3%25A3o%25202207%252F2023/%2520ELEVANCIA%2520desc%252C%2520NUMACORDAOINT%2520desc/O>. Acesso em: 1 dez. 2023.

10. Mais em: AZEVEDO, V. Câmara aprova PL que afrouxa licenciamento ambiental relacionado à pavimentação da BR-319.

Folha de S.Paulo, São Paulo, 20 dez. 2023. Disponível em: <https://www1.folha.uol.com.br/ambiente/2023/12/camara-aprova-pl-que-afrouxa-licenciamento-ambiental-relacionado-a-pavimentacao-da-br-319.shtml>. Acesso em: 1 dez. 2023.

11. Mais em: OBSERVATÓRIO BR-319. **Nota do Observatório BR-319 e do GT Infraestrutura e Justiça Socioambiental sobre o Projeto de Lei Nº 4.994/2023. [2023]**. Disponível em: https://observatoriobr319.org.br/wp-content/uploads/2023/12/2023.12.22-Nota-de-posicionamento-do-OBR-319-e-do-GT-Infra-sobre-o-PL-No-4994_2023.pdf. Acesso em: 1 dez. 2023.

12. Mais em: OBSERVATÓRIO BR-319. **Nota de posicionamento do Observatório BR-319 a respeito da liberação da licença prévia do trecho do meio da BR-319**. Manaus: Observatório BR-319, 1 ago. 2022. Disponível em: https://www.greenpeace.org/static/planet4-brasil-stateless/2022/08/1f81e471-2022.08.01_nota-de-posicionamento-liberacao-da-licenca-previa-do-trecho-do-meio.pdf. Acesso em: 1 dez. 2023.

13. Mais em: OBSERVATÓRIO BR-319. **Informativo**, n. 49, nov. 2023. Disponível em: <https://observatoriobr319.org.br/wp-content/uploads/2023/12/Informativo-OBR-319-n49-Novembro2023-v2.pdf>. Acesso em: 1 dez. 2023.

14. Mais em: OBSERVATÓRIO BR-319. **Nota de posicionamento do Observatório BR-319 a respeito da liberação da licença prévia do trecho do meio da BR-319**. Manaus: Observatório BR-319, 1 ago. 2022. Disponível em: https://www.greenpeace.org/static/planet4-brasil-stateless/2022/08/1f81e471-2022.08.01_nota-de-posicionamento-liberacao-da-licenca-previa-do-trecho-do-meio.pdf. Acesso em: 1 dez. 2023.

15. Mais em: BISPO, F. Funai viola direitos indígenas para acelerar reconstrução da BR-319, diz MPF. **Infoamazônia**, 26 maio 2022. Disponível em: <https://infoamazonia.org/2022/05/26/funai-viola-direitos-indigenas-para-acelerar-reconstrucao-da-br-319-diz-mpf/>. Acesso em: 1 dez. 2023.

16. Para mais informações sobre a realização das CLPIs, acessar a publicação do **Instituto Socioambiental (ISA)**: INSTITUTO SOCIOAMBIENTAL. Diretrizes para a verificação do direito à consulta e ao consentimento livre. Instituto Socioambiental, 11 abr. 2023. Disponível em: <https://acervo.socioambiental.org/acervo/publicacoes-isa/diretrizes-para-verificacao-do-direito-consulta-e-ao-consentimento-livre>. Acesso em: 1 dez. 2023.

17. Ver Nota Técnica do Observatório da BR-319 sobre o assunto (Observatório BR-319, 2022).

18. Segundo o Manual Técnico de Orçamento (MTO) de 2024 do Ministério do Planejamento e Orçamento, o elemento de despesa 51 corresponde a “Obras e Instalações” (Brasil, 2024).

19. Ver mais em: DNIT. Obras de Construção Rodoviária. **DNIT**, [s. l.], c2024. Disponível em: <https://servicos.dnit.gov.br/portalcidadao/>. Acesso em: 1 fev. 2024.

Referências

ADAM, I.; FAZEKAS, M. **Overview of corruption and anti-corruption in infrastructure development**. Bergen: U4/CMI, Transparency International, 17 abr. 2023. (U4 Helpdesk Answer, 9). Disponível em: <https://www.u4.no/publications/overview-of-corruption-and-anti-corruption-in-infrastructure-development#introduction>.

Acesso em: 1 dez. 2023.

AZEVEDO, V. Câmara aprova PL que afrouxa licenciamento ambiental relacionado à pavimentação da BR-319. **Folha de S.Paulo**, São Paulo, 20 dez. 2023. Disponível em: <https://www1.folha.uol.com.br/ambiente/2023/12/camara-aprova-pl-que-afrouxa-licenciamento-ambiental-relacionado-a-pavimentacao-da-br-319.shtml>.

Acesso em: 1 dez. 2023.

BAUHR, M.; CZIBIK, Á.; FINE LICHT, J. de; FAZEKAS, M. Lights on the shadows of public procurement: Transparency as an antidote to corruption. **Governance**, [s. l.], v. 33, n. 3, p. 495-523, 2020. DOI: <https://doi.org/10.1111/gove.12432>. Disponível em: <https://onlinelibrary.wiley.com/doi/10.1111/gove.12432>. Acesso em: 19 set. 2023.

BISPO, F. Funai viola direitos indígenas para acelerar reconstrução da BR-319, diz MPF. **Infoamazonia**, [s. l.], 26 maio 2022. Disponível em: <https://infoamazonia.org/2022/05/26/funai-viola-direitos-indigenas-para-acelerar-reconstrucao-da-br-319-diz-mpf/>. Acesso em: 1 dez. 2023.

BRASIL. Ministério do Meio Ambiente. **Portaria nº 295, de 22 de setembro de 2008**. Institui Grupo de Trabalho - GT para elaborar diretrizes e acompanhar o Licenciamento Ambiental da BR 319, no Estado do Amazonas, com o objetivo de definir e planejar medidas preventivas em relação aos impactos derivados do empreendimento. Brasília, DF: MMA, 2008. Disponível em: <https://www.ibama.gov.br/component/legislacao/?view=legislacao&legislacao=114462>. Acesso em: 1 dez. 2023.

BRASIL. Ministério do Planejamento e Orçamento. Secretaria de Orçamento Federal. **Manual Técnico de Orçamento**. 6. ed. Brasília, DF: MTO, 2024. Disponível em: <https://www1.siof.planejamento.gov.br/mto/lib/exe/fetch.php/mto2024:mto2024.pdf>. Acesso em: 1 fev. 2024.

BRASIL. Ministério dos Transportes. **Portaria nº 1.109, de 16 de novembro de 2023**. Institui o Grupo de Trabalho com a finalidade de apresentar estudos e propostas que promovam a otimização da infraestrutura da rodovia, considerando os impactos socioambientais, a segurança viária e medidas de adaptação à mudança do clima no corredor de transporte de que faz parte a BR-319. Brasília, DF: MT, 2023a. Disponível em: <https://www.in.gov.br/en/web/dou/-/portaria-n-1.109-de-16-de-novembro-de-2023-523530252>. Acesso em: 1 dez. 2023.

BRASIL. Tribunal de Contas da União (Plenário). **Acórdão 2207/2023**. Interessado: Comissão Mista de Planos, Orçamento e Fiscalização do Congresso Nacional (CMO). Processo administrativo sobre a consolidação do Fiscobras 2023. Relator: Jorge Oliveira, 1 de novembro de 2023. Disponível em: <https://pesquisa.apps.tcu.gov.br/documento/acordao-completo/c%25C3%25B3rd%25C3%25A3o%25202207%252F2023/%2520/A%2520desc%252C%2520NUMACORDAOINT%2520desc/0>. Acesso em: 1 dez. 2023.

DNIT. Obras de Construção Rodoviária. **DNIT**, [s. l.], c2024. Disponível em: <https://servicos.dnit.gov.br/portalcidadao/>. Acesso em: 1 fev. 2024.

FEARNSIDE, P. *Amazon environmental services: Why Brazil's Highway BR-319 is so damaging*. **Ambio**, [s. l.], v. 51, n. 6, p. 1367-1370, 2022.

FERRANTE, L.; ANDRADE, M.; FEARNESIDE, P. Land grabbing on Brazil's Highway BR-319 as a spearhead for Amazonian deforestation. **Land Use Policy**, [s. l.], v. 108, p. 105559, 2021.

GIRARDI, G. Desmatamento no entorno da BR-319 dobra após anúncio de asfaltamento. **Pública**, [s. l.], 28 fev. 2023. Disponível em: <https://apublica.org/2023/02/desmatamento-no-entorno-da-br-319-dobra-apos-anuncio-de-asfaltamento/>. Acesso em: 1 dez. 2023.

GOLDEN, M. A.; PICCI, L. *Proposal for a new measure of corruption, illustrated with Italian data*. **Economics & Politics**, Hoboken, v. 17, n. 1, p. 37–75, 2005. DOI. Disponível em: <https://onlinelibrary.wiley.com/doi/10.1111/j.1468-0343.2005.00146.x>. Acesso em: 19 set. 2023.

IBAMA emite licença prévia para reconstrução do trecho do meio da BR-319, no AM. **G1 Amazonas**, [s. l.], 28 jul. 2022. Disponível em: <https://g1.globo.com/am/amazonas/noticia/2022/07/28/ibama-emite-licenca-previa-para-reconstrucao-do-trecho-do-meio-da-br-319-no-am.ghtml>. Acesso em: 1 dez. 2023.

INSTITUTO SOCIOAMBIENTAL. **Diretrizes para a verificação do direito à consulta e ao consentimento livre, prévio e informado no ciclo de investimento em infraestrutura**. São Paulo: ISA, 2023. Disponível em: <https://www.socioambiental.org/noticias-socioambientais/guia-traz-orientacoes-para-verificacao-da-consulta-previa-sobre>. Acesso em: 1 dez. 2023.

L'ASTORINA, H. C.; BORENSTEIN, D. Planejamento anticorrupção em obras públicas e a teoria do triângulo das fraudes. *In*: SIMPÓSIO NACIONAL DE AUDITORIA DE OBRAS PÚBLICAS, 14., Bento Gonçalves, 2011. **[Anais eletrônicos]**. Bento Gonçalves: IBRAOP, 2011. p. 1-11. Disponível em: http://www.ibraop.org.br/acervo/XIV_sinaop/docs/HumbertoLastorina.pdf. Acesso em: 19 set. 2023.

LIMA, A. F.; DEMEDA, K.; FACCHINATTO, R.M.; MORGADO, R. O controle externo da rodovia BR-319 pelo TCU. *In*: LIMA, A. F.; MEDEIROS, K.; PORTUGAL, A. C. (org.). **Controle de infraestrutura pelos Tribunais de Contas do Brasil**. [S. l.]: Transparência Internacional, IBRAOP, 2023. p. 46-59. Disponível em: <https://comunidade.transparenciainternacional.org.br/controle-da-infraestrutura-pelos-tribunais-de-contas-do-brasil>. Acesso em: 28 set. 2023.

LIMA, A. F.; DOMINGUEZ, M.; MORGADO, R. **Infraestrutura aberta: um guia para a sociedade civil**. [S. l.]: Transparência Internacional – Brasil, 2023. Disponível em: <https://comunidade.transparenciainternacional.org.br/guia-infraestrutura-aberta>. Acesso em: 13 nov. 2023.

LULA anuncia grupo de trabalho para discutir a BR 319. **Poder 360**, [s. l.], 3 ago. 2023. Disponível em: <https://www.poder360.com.br/governo/lula-anuncia-grupo-de-trabalho-para-discutir-a-br-319/>. Acesso em: 1 dez. 2023.

MUITAS obras contratadas, mas a trafegabilidade continua precária: o que dizem os contratos para obras na BR-319 disponíveis em portais de transparência. **Idesam**, [s. l.], 6 dez. 2022. Disponível em: <https://idesam.org/noticia/muitas-obras-contratadas-mas-a-trafegabilidade-continua-precaria-o-que-dizem-os-contratos-para-obras-na-br-319-disponiveis-em-portais-de-transparencia/>. Acesso em: 1 dez. 2023.

NAKANE, M. **Obras de infraestrutura e impactos socioambientais: uma conexão necessária**. 2023. Material de apoio ao curso “Controle e Integridade em Obras de Infraestrutura”.

NAWAZ, F. **Programmatic approaches to address corruption in the construction sector**. [s. l.]: U4/CMI, Transparency Internacional, 4 ago. 2010. (U4 Expert Answer, n. 254). Disponível em: <https://www.u4.no/publications/programmatic-approaches-to-address-corruption-in-the-construction-sector.pdf>. Acesso em: 24 maio 2023.

NELSON, D. R.; PIPPIN, J. S.; MANSUR, A. V.; SEIGERMAN, C. K. **The Impacts of Infrastructure Sector Corruption on Conservation**. Nov. 2021. (Targeting Natural Resource Corruption – Topic Brief). Disponível em: https://files.worldwildlife.org/wwfcomprod/files/Publication/file/8vzawtxk1b_TopicBrief_The_Impacts_of_Infrastructure_Sector_Corruption_on_Conservation.pdf. Acesso em: 24 maio 2023.

OBSERVATÓRIO BR-319. **Informativo**, [s. l.], n. 49, nov. 2023. Disponível em: <https://observatoriobr319.org.br/wp-content/uploads/2023/12/Informativo-OBR-319-n49-Novembro2023-v2.pdf>. Acesso em: 1 dez. 2023.

OBSERVATÓRIO BR-319. Linha do Tempo [da BR-319]. **Observatório BR-319**, [s. l.], c2023. Disponível em: <https://observatoriobr319.org.br/linha-do-tempo/>. Acesso em: 28 set. 2023.

OBSERVATÓRIO BR-319. **Nota de posicionamento do Observatório BR-319 a respeito da liberação da licença prévia do trecho do meio da BR-319.**

Manaus: Observatório BR-319, 1 ago. 2022. Disponível em: https://www.greenpeace.org/static/planet4-brasil-stateless/2022/08/1f81e471-2022.08.01_nota-de-posicionamento-liberacao-da-licenca-previa-do-trecho-do-meio.pdf. Acesso em: 1 dez. 2023.

OBSERVATÓRIO BR-319. **Nota do Observatório BR-319 e do GT Infraestrutura e Justiça Socioambiental sobre o Projeto de Lei nº 4.994/2023.** [2023]. Disponível em: https://observatoriobr319.org.br/wp-content/uploads/2023/12/2023.12.22-Nota-de-posicionamento-do-OBR-319-e-do-GT-Infra-sobre-o-PL-No-4994_2023.pdf. Acesso em: 1 dez. 2023.

PRADO, M. G. **“Corruption by design” and the management of infrastructure in Brazil.** 2015. Dissertação (Mestrado em Gestão do Desenvolvimento) – Department of International Development, London School of Economics and Political Science, Londres, 2015. Disponível em: <https://www.lse.ac.uk/international-development/Assets/Documents/PDFs/Dissertation/Prizewinning-Dissertations/PWD-2015/2015-MariadaGracaPrado.pdf>. Acesso em: 24 maio 2023.

RAJÃO, R.; FERNANDES JÚNIOR, J. L.; MELO, L. **Grandes obras de infraestrutura e o risco de corrupção e inviabilidade econômica: uma análise exploratória.** Brasília, DF: Tribunal de Contas da União, 2021. Disponível em: http://www.lagesa.org/wp-content/uploads/documents/Rajao%20et%20al%20TCU_Viabilidade-em-foco.pdf. Acesso em: 24 maio 2023.

ROSE-ACKERMAN, S. **Corruption and government: Causes, consequences, and reform.** Cambridge: Cambridge University Press, 1999.

SOARES-FILHO, B.; DAVIS, J. L.; RAJÃO, R. **Pavimentação da BR-319, a Rodovia do Desmatamento.** [S. l.]: Centro de Sensoriamento Remoto, Laboratório de Gestão de Serviços Ambientais, UFMG, nov. 2020. Nota técnica 11/2020-01. Disponível em: https://observatoriobr319.org.br/wp-content/uploads/2021/10/Soares-Filho-et-al.-2020_Pavimentacao-da-BR-319-a-rodovia-do-desmatamento.pdf. Acesso em: 24 maio 2023.

TRANSPARÊNCIA INTERNACIONAL – BRASIL. **[Manifestação NUP 50001.042533/2023-21].** Acesso aos contratos vigentes da rodovia BR-319. Plataforma Integrada de Ouvidoria e Acesso à Informação Detalhes da Manifestação. 2023. Disponível em: <https://comunidade.transparenciainternacional.org.br/tibr-resposta-dnit-231023>. Acesso em: 1 dez. 2023.

TRANSPARÊNCIA INTERNACIONAL – BRASIL; WWF-BRASIL. **Grandes obras na Amazônia sem corrupção: um direito do brasileiro. Amazônia sem corrupção**, [s. l.], [202-]. Disponível em: <https://amazoniasemcorrupcao.org.br/>. Acesso em: 1 dez. 2023.

ZHAI, Z.; SHAN, M.; DARKO, A.; CHAN, A. P. C. **Corruption in construction projects: Bibliometric analysis of global research. Sustainability**, [s. l.], v. 13, n. 8, p. 4400, 2021. DOI: <https://doi.org/10.3390/su13084400>. Disponível em: <https://www.mdpi.com/2071-1050/13/8/4400>. Acesso: em 24 maio 2023.

Realização



Apoio



Autoras

Amanda Faria Lima e Maria Dominguez
(Transparência Internacional – Brasil)

Revisão técnica

Izabel Santos e Fernanda Meirelles (Idesam)

Revisão textual

Hariele Quara (Mestre da Revisão)

Projeto gráfico e editoração eletrônica

Silvio Sarmento (SS Design)

observatoriobr319.org.br

Acredita-se que as informações aqui utilizadas estavam corretas em dezembro de 2023.

