
COMPANHIA DOCAS DO PARÁ - LICENÇA AMBIENTAL

Representação

Ministro-Relator Humberto Guimarães Souto

Grupo II – Classe VII - Plenário

TC nº 450.227/98-7

Natureza: Representação

Entidade: Companhia Docas do Pará

Interessado: Ubiratan Cazetta, Procurador da República no Estado do Pará

Ementa: Representação. Ocorrência de irregularidade em contratação para obras da Hidrovia do Marajó. Audiência do Superintendente da AHIMOR. Acolhimento das razões de justificativas apresentadas, ante a inexistência de má-fé por parte do responsável. Insuficiência das justificativas para descaracterizar a irregularidade. Fixação de prazo para adoção de providências ao exato cumprimento da lei (art. 71, inciso IX da Constituição Federal). Determinações. Remessa de cópia da decisão e do relatório e voto proferidos.

RELATÓRIO

Trata-se de representação formulada pelo Sr. Ubiratan Cazetta, Procurador da República no Estado do Pará, dando notícias ao Tribunal de possíveis irregularidades na Concorrência nº 01/SETRAN/CDP/AHIMOR/98, destinada a execução dos serviços de engenharia para a construção do canal de interligação dos rios Atua e Anajás, obra integrante do projeto denominado Hidrovia do Marajó.

Em síntese, os fatos informados foram os seguintes:

- a cláusula 15.13 do edital de convocação condicionava a assinatura do contrato à prévia obtenção de licença ambiental;
- ocorreu a abertura da licitação mediante a assinatura de um documento intitulado Termo de Ajustamento de Condutas onde os responsáveis se comprometeram a não autorizar qualquer forma de mobilização dos serviços previstos na concorrência enquanto não fosse obtida a licença ambiental específica;
- houve a assinatura do contrato com a empresa CONSBRAS S/A – Construtora e Pavimentadora sem que tivesse sido concedida a licença ambiental específica, mas tão-somente uma licença prévia.

Em uma análise preliminar, a SECEX/PA destacou que os fatos supramencionados motivaram os Ministérios Públicos Federal e Estadual a interpor ação civil pública, buscando a nulidade dos atos administrativos praticados. Da referida ação, a instrução da SECEX/PA entendeu ser relevante destacar as seguintes informações:

“1. A abertura de tal licitação antes de concluído o licenciamento ambiental denota açodado procedimento administrativo, uma vez que se desconhecem as eventuais necessidades de adequação do projeto executivo, impostas pelo licenciador, tornando temerária a adjudicação dos serviços objeto da concorrência, fl. 25;

2. a assinatura de tal contrato antes de obtido o licenciamento ambiental, além de contrariar a disposição do próprio edital de licitação, o que o torna írrito, por ofensa direta à Lei nº 8.666/93, representa, de um lado, descumprimento de obrigação assumida no Termo de Ajustamento de Conduta e, de outro, mal disfarçada tentativa de burla ao disposto no artigo 73, VI, a, da Lei nº 9.504/97, que proibiu, nos três meses que antecedem o pleito eleitoral, a transferência voluntária de recursos da União, ressalvado os casos que especifica, fl. 25;

3. os prévios estudos ambientais deveriam subsidiar a análise quanto ‘a aprovação da obra, em cotejo com alternativas eventualmente existentes para atingir o resultado pretendido, constituindo-se de eficientes instrumentos de planejamento e controle ambiental, destinados ao melhor aproveitamento dos recursos naturais e propiciando a adequação social de atividades degradantes. Ocorre que se tornou comum a inversão de fatores, utilizando-se de tais estudos como justificadores e abonadores de escolha previamente feita, sem a análise das alternativas eventualmente existentes;

4. mais uma vez o Estudo Prévio de Impacto Ambiental – EPIA e o Relatório de Impacto Ambiental – RIMA foram tidos pelos empreendedores como meros instrumentos ratificadores da opção previamente feita, sem se cogitar a necessidade de adequação do projeto executivo, formalizando-se a abertura de licitação para execução de uma obra que não se sabe se será autorizada – uma vez que a concessão de licença prévia não significa autorização para início da execução da obra – ou que, em sendo autorizada, poderá sê-la em termos que provoquem substancial alteração no próprio projeto executivo da obra, fls. 26/27;

5. a situação anteriormente descrita impediria, por si só, a abertura da licitação, uma vez que, como restou previsto pelo EPIA elaborado, o projeto inicialmente proposto deveria ser alterado, para evitar certos riscos potencialmente degradantes, fl. 27;

6. conseqüentemente, a alteração do objeto do contrato a ser adjudicado antes mesmo da licitação provoca insólita situação, uma vez que a Administração estaria contratando serviços que, de antemão, já sabe que serão diferentes daqueles que levou ao conhecimento dos eventuais interessados em executar a obra”.

Ante a necessidade de exames mais aprofundados acerca da matéria, foi realizada diligência *in loco* na Administração das Hidrovias da Amazônia Oriental – AHIMOR, cujos resultados encontram-se relatados às fls. 41/55. A seguir, transcrevo alguns trechos do referido relatório:

“ANÁLISE DO EMPREENDIMENTO

O projeto e suas características mais marcantes.

11. O empreendimento faz parte do programa Brasil em Ação que, no seu todo, prevê investimentos para a navegação em mais de quatro mil quilômetros de extensão (na região Amazônica, envolve os rios Madeira, Tocantins, Araguaia, Tapajós, Capim, Anajás e Atuí). Parte desses investimentos estão contemplados no Convênio nº 001/95, e aditivos posteriores, firmado entre o Ministério dos Transportes e a Companhia Docas do Pará. Esse convênio tem por objeto apoio financeiro do Ministério dos Transportes à Companhia Docas do Pará na execução dos serviços de administração, manutenção e melhoramento das hidrovias da Amazônia Oriental e do Tocantins/Araguaia. Dentre os empreendimentos aí contemplados, há a previsão de construção de um canal artificial de aproximadamente 32 km de extensão — com uma seção trapezoidal de bases superior 52,66 m e inferior 26m, e com profundidade média de 5 m — ligando os rios Atuí e Anajás na ilha do Marajó, além de retificação/alargamento de alguns trechos desses rios. A largura do canal foi calculada para que seja possível a passagem de um comboio. Para o tráfego em dois sentidos, o canal será mais largo em dois pontos, de modo a permitir cruzamentos.

11.1. O empreendimento surge como uma alternativa de solução para os seguintes problemas enfrentados na região envolvida:

1. os elevados custo e duração das viagens do setor de transporte de passageiros e cargas no eixo Belém – Macapá, devido ao maior percurso do trajeto atual, (...). A rota atual contorna a parte sul-sudoeste da ilha do Marajó e liga aquelas duas capitais. Tem uma extensão aproximada de 574 km e embarcações de passageiros levam em média 24 horas para percorrê-la. No caso de pequenas embarcações e de comboios de empurra esse tempo é de 29 horas e 40 horas, respectivamente. Em contrapartida, a hidrovia corresponderia a um traçado de aproximadamente 440 km pelo centro da ilha, reduzindo para 18 horas, 22 horas e 31 horas os tempos de percurso comentados acima, respectivamente;

2. quebra do relativo isolamento das partes centrais da ilha, permitindo acesso mais rápido a Belém e a Macapá pela redução do percurso entre essas cidades, promovendo a integração estratégica da região com conseqüentes benefícios sócio-econômicos;

3. a situação precária do atual sistema de transporte interno do Marajó por onde são escoados os seus produtos, penalizando o consumidor final com preços altos e não remunerando a preços justos o produtor;

4. as dificuldades geográficas e climáticas de serem implantadas rodovias na ilha e a maior facilidade de aproveitamento desse meio de transporte natural baseado em sua bacia hidrográfica, praticamente o único ali existente;

11.2. Além disso, justifica-se a escolha do canal como a que menos efeitos danosos causaria ao meio ambiente, em comparação com as propostas anteriores de construção de estradas no Marajó, como a BR 417 ligando Ponta de Pedras a Afuá,

passando por Anajás que teria a mesma finalidade da hidrovia do Marajó e, finalmente, como forma de incrementar o ecoturismo na região. Em resumo, o canal pode ser visto como um meio de promover a integração espacial e o aproveitamento das potencialidades regionais.

Execução dos recursos.

12. Esse convênio já sofreu oito aditivos, a maioria visando a inclusão de recursos financeiros, da tal forma que o valor originalmente empenhado de R\$ 5.840.401,00 passou para R\$ 70.236.901,00 com a celebração do oitavo aditivo, sendo sua liberação a seguinte, até o momento (fonte: SIAFI):

LIBERAÇÃO DE RECURSOS DO CONVÊNIO 001/95				
Data	OB	Valor (R\$)	Programa de trabalho	Valor (R\$)
03/08/95	01729	250.000,00	Ressarcimento à CDP – AHIMOR	110.000,00
			Ressarcimento à CDP – AHITAR	140.000,00
03/08/95	01730	300.000,00	Hidrovia Araguaia Tocantins, trecho Aruanã /S. Geraldo	300.000,00
14/09/95	02139	1.000.000,00	Hidrovia Araguaia Tocantins, trecho Aruanã /S. Geraldo	1.000.000,00
14/09/95	02140	270.000,00	Ressarcimento à CDP – AHIMOR	130.000,00
			Ressarcimento à CDP – AHITAR	140.000,00
05/10/95	02316	120.000,00	Ressarcimento à CDP – AHIMOR	120.000,00
05/10/95	02317	1.140.000,00	Ressarcimento à CDP – AHITAR	140.000,00
			Hidrovia Araguaia Tocantins, trecho Aruanã /S. Geraldo	1.000.000,00
15/12/95	03019	100.000,00	Ressarcimento à CDP – AHIMOR	100.000,00
15/12/95	03020	1.040.000,00	Ressarcimento CDP – AHITAR	140.000,00
			Hidrovia Araguaia Tocantins, trecho Aruanã /S. Geraldo	900.000,00
28/12/95	03141	140.000,00	Ressarcimento à CDP – AHIMOR	140.000,00
28/12/95	03142	1.480.401,00	Ressarcimento à CDP – AHITAR	520.000,00
			Hidrovia Araguaia Tocantins, trecho Aruanã /S. Geraldo	960.401,00
29/12/95	03178	120.000,00	Ressarcimento à CDP – AHIMOR	120.000,00
06/05/96	00928	855.160,00	Terceiro Termo Aditivo	855.160,00
25/06/96	01385	19.840,00	Terceiro Termo Aditivo	19.840,00
25/06/96	01386	850.000,00	Terceiro Termo Aditivo	850.000,00
10/09/96	01984	575.000,00	Hidrovia Araguaia Tocantins, trecho Aruanã /S. Geraldo	575.000,00
18/10/96	02320	200.000,00	Hidrovia Araguaia Tocantins, trecho Aruanã /S. Geraldo	200.000,00
02/12/96	02739	1.100.000,00	Hidrovia Araguaia Tocantins, trecho Aruanã /S. Geraldo	617.000,00
			Hidrovia Araguaia Tocantins, trecho Aruanã /Belém	483.000,00
13/12/96	02859	900.000,00	Hidrovia Araguaia Tocantins, trecho Aruanã /Belém	717.000,00
			Hidrovia Araguaia Tocantins, trecho Aruanã /S. Geraldo	183.000,00
13/12/96	02861	400.000,00	Hidrovia Araguaia Tocantins, trecho Aruanã /Belém	400.000,00
26/12/96	02999	2.000.000,00	Hidrovia Araguaia Tocantins, trecho Aruanã /Belém	2.000.000,00
04/07/97	01335	40.000,00	Não é possível avaliar pelos dados da OB	40.000,00
04/07/97	01337	470.000,00	Não é possível avaliar pelos dados da OB	470.000,00
04/07/97	01338	150.000,00	Não é possível avaliar pelos dados da OB	150.000,00
04/07/97	01339	290.000,00	Não é possível avaliar pelos dados da OB	290.000,00
22/08/97	01838	150.000,00	Hidrovia Araguaia Tocantins, trecho Aruanã /Belém	150.000,00
22/08/97	01839	100.000,00	Hidrovia do Tapajós	100.000,00
22/08/97	01840	150.000,00	Hidrovia do Marajó	150.000,00
01/10/97	02194	400.000,00	Hidrovia do Tapajós	400.000,00
01/10/97	02195	670.000,00	Hidrovia do Marajó	670.000,00
19/12/97	03023	2.466.500,00	Hidrovia Araguaia Tocantins, trecho Aruanã /Belém	2.466.500,00
19/12/97	03024	880.000,00	Hidrovia do Tapajós	880.000,00
19/12/97	03025	440.000,00	Hidrovia do Marajó	440.000,00
01/09/98	02030	600.000,00	Hidrovia do Marajó	150.000,00
			Hidrovia do Capim	450.000,00
TOTAL				19.666.901,00

12.1. Resumidamente, teríamos por programa de trabalho:

Hidrovia Araguaia Tocantins trecho Aruanã /S. Geraldo –	R\$ 5.735.401,00
Hidrovia Araguaia Tocantins, trecho Aruanã /Belém –	R\$ 6.216.500,00
Hidrovia do Marajó –	R\$ 1.410.000,00
Hidrovia do Tapajós –	R\$ 1.280.000,00
Hidrovia do Capim –	R\$ 450.000,00
Total	R\$15.091.901,00

12.2. Portanto, para a hidrovia do Marajó já foram pagos R\$ 1.410.000,00. Até o presente momento, tendo sido concedida apenas a licença prévia pelo órgão estadual, ainda não houve o início da etapa de execução dessa obra sendo parte desses recursos empregados como segue:

Celebr.	Contratada	Objeto	Prazo	Valor (R\$)	Licitação	Contrato
12/08/97	Internave Eng. S/C Ltda.	Projeto executivo	240 dias	591.869,32	TP 04/97	40/97
01/10/97	CEMA Const. S/C Ltda.	Elabor. De EIA/RIMA	120 dias	268.000,00	TP 07/97	52/97
19/06/98	Hidrocart Cart. Ltda.	Assessoramento de atividades das hidrovias da Amazônia Oriental	12 meses	1.837.036,20	CON 02/98	04/98

12.3. O contrato junto à CONSBRÁS será examinado mais detidamente adiante.

12.4. Do quadro acima, percebe-se que quando a empresa CEMA foi contratada, muito provavelmente não havia sido concluída a elaboração do projeto executivo. Entretanto, no decorrer dos seus trabalhos, dele foi dado conhecimento, uma vez que há referências suas em diversas ocasiões no EIA/RIMA.

Considerações sobre os Estudos de Impacto Ambiental e Relatório de Impactos sobre o Meio Ambiente realizados pela CEMA – Consultoria em Meio Ambiente S/C Ltda.

13. A avaliação de impactos ambientais elaborada pela CEMA foi iniciada provavelmente em novembro de 1997 e concluída em abril de 1998 e tomou por base o projeto conceitual do canal hidroviário executado pela empresa Internave Engenharia S/C Ltda. Embora o EIA/RIMA seja composto por quatro volumes com mais de 700 folhas no total, não abrangeu um ciclo hidrológico completo (1 ano), fator de extrema importância devido aos tradicionais períodos de cheia e seca amazônicos. Não contempla de forma satisfatória as alternativas tecnológicas e locacionais do empreendimento e não tece considerações sobre as conseqüências da sua não realização. Contudo, apresenta um detalhado estudo do diagnóstico ambiental da área de influência do projeto, caracterizando a situação ambiental antes da sua implantação, propõe um série de medidas mitigadoras e compensatórias dos impactos negativos e apresenta um plano de acompanhamento e monitoramento dos impactos ambientais, tal como prevêm os incisos II, III e IV do art. 6º da Resolução CONAMA 001/86. Sendo muito mais um estudo justificador e abonador da escolha previamente-

te feita, ainda assim tem o mérito de propor algumas alterações decisivas no projeto básico, antes da realização de qualquer tipo de atividade no local.

13.1. Considerou como área diretamente afetada do empreendimento os cem metros que margeiam cada um dos lados do canal; área de influência direta, os limites geográficos de Anajás e Muaná e para a área de influência indireta a ilha do Marajó e áreas eventualmente mais amplas, detectadas na análise dos impactos (principalmente as cidades de Belém e Macapá).

13.2. Dentre as conclusões do EIA, observou-se que a área do canal de ligação constitui-se num **sistema ambiental frágil**, cuja utilização agrícola exige o emprego de medidas de conservação do solo e controle da erosão hídrica, EIA, vol. II, fl. 58. De maneira geral, o trecho de 32 km amostrado é uma região de elevada riqueza de espécies e ambientes (...) com uma grande riqueza de espécies exclusivas para cada tipo. Dessa forma, **torna-se necessário fazer o reconhecimento do tamanho de cada ambiente antes que se faça qualquer alteração do mesmo para que se possa sugerir a criação de áreas para conservação e estudos ecológicos**. Deverão ser tomadas medidas para que a amostragem do canal não seja ocupada, o que colocará em risco todo o entorno florestal (grifamos).

13.3. O EIA aponta como um dos principais impactos positivos do empreendimento a possibilidade de vir a ser quebrado o isolamento físico, social e econômico da região central do Marajó, viabilizando o desenvolvimento de suas potencialidades. Além dessa repercussão sócio-econômica, outro fato a favor é a inexistência de especificidades ictiológicas entre a ictiofauna das bacias dos rios Anajás e Atua cujas populações toleram mudanças de padrões ambientais como, por exemplo, a redução dos padrões de oxigênio dissolvido, a turbidez, a acidez e as oscilações de fluxo porventura decorrentes da ligação dos rios.

13.4. Por outro lado, **dentre as espécies da flora identificadas na área de influência do canal encontra-se uma protegida por força de lei e duas ameaçadas de extinção**, além de espécies de valor econômico. Os levantamentos para este estudo ambiental identificaram um sítio arqueológico junto ao rio Anajás, próximo à embocadura do canal de ligação, que deverá ser objeto de salvamento previamente ao início das obras.

13.5. Os resultados do EIA evidenciaram 54 impactos ambientais. A cada um deles apresentou-se uma série de medidas mitigadoras ou compensatórias e suas respectivas valorações antes e após as suas adoções. Desses impactos, 40 foram considerados negativos, sendo 18 avaliados como de média ou alta magnitude e intensidade, e os restante 14 de natureza positiva. Todavia, se forem adotadas as medidas de mitigação e compensação propostas, restarão apenas três de média magnitude e intensidade (deslocamento da fauna, aumento da competição inter e intra específica e pressões sobre o mercado de trabalho).

13.6. Talvez a parte mais significativa dos impactos negativos sobre o meio ambiente seja decorrente do lançamento do material dragado pela escavação do canal de ligação sobre ambientes campestres e, sobretudo, florestais, afetando uma área aproximada de 13.500.000 m² com reflexos diretos e imediatos sobre compo-

nentes da flora e da fauna terrestre e indiretos sobre a ictiofauna e comunidades aquáticas, através da alteração da qualidade das águas nos ambientes permanentemente inundados por eles utilizados. Como a extensão do canal é de 32 km, isso equivale a dizer que esse material recobrirá mais de 210 m da cada uma das suas margens. A alternativa proposta pela CEMA para contornar essa dificuldade é a inclusão de bacias de decantação no projeto executivo (ver subitem 2 a seguir).

13.7.Finalmente, o EIA/RIMA conclui pela viabilidade do empreendimento, desde que adotadas as seguintes medidas mitigadoras e compensatórias, uma vez que os impactos de natureza positiva o credenciam para tal, a despeito dos impactos negativos observados (o quadro completo encontra-se às fls. 57/72):

1.revegetação de 345 ha das margens do canal e dos diques longitudinais com espécies nativas;

2.alteração do projeto, contemplando a implantação de bacias de decantação para o material dragado ao longo do canal de ligação a fim de evitar o assoreamento e a erosão;

3.reservar a camada de solo superficial (primeiros 30 cm) para reutilização futura na revegetação das áreas dos diques e bacias de decantação;

4.criação de uma Estação Ecológica ao longo do canal, contemplando ambientes de florestas e campos, compensando a supressão de 527 ha de habitats florestais;

5.revegetação das áreas de solo exposto, imediatamente após o encerramento dos trabalhos de terraplanagem com vistas a reduzir a erosão, notadamente os depósitos de material dragado;

6.realização das obras preferencialmente no período do verão;

7.implantação de programas de manutenção preventiva e de educação ambiental no canteiro de obras e junto aos proprietários e operadores de embarcações, visando o controle de derramamentos de óleos, graxas e combustíveis¹;

8.instalação de sistemas adequados de disposição de resíduos sólidos e de esgotos nos canteiros de obras e embarcações como forma de reduzir o risco de disseminação de doenças de veiculação hídrica;

9.auxílio na remoção de espécies de animais das áreas desmatadas;

10.monitoramento dos impactos sobre a biota, com levantamentos da cobertura vegetal ao longo do canal e análises da biodiversidade faunística;

11.controle do ruído gerado por máquinas, motores e embarcações;

12.salvamento do sítio PA-JO-46/Cacoal às margens do rio Anajás;

13.manutenção permanente do canal e reparação de margens instabilizadas;

13.8.Com relação à medida 12, deve-se considerar que o art. 3º da Lei nº 3.924/61 proíbe a destruição ou mutilação das jazidas arqueológicas antes de serem

¹ De acordo com os dados da campanha de amostragem realizada, óleos e graxas estão extrapolando os limites da classe dos rios (a Resolução CONAMA nº 20/86 estabelece que para águas doces destinadas à navegação devem estar virtualmente ausentes substâncias sedimentáveis que contribuam para o assoreamento de canais, tolerando-se apenas iridicências de óleo e graxas).

devidamente pesquisadas e que os sítios arqueológicos em áreas de novos empreendimentos têm de ser previamente levantados e resgatados. Já a medida de número 4 acima baseia-se na Lei nº 6.902/91 que define estações ecológicas como áreas representativas de ecossistemas brasileiros, destinadas à realização de pesquisas básicas e aplicadas de ecologia, à proteção do ambiente natural e ao desenvolvimento da educação conservacionista. Em tais áreas não poderá haver atividade econômica alguma, podendo ser criadas pela União, pelos Estados e pelos Municípios, em terras de seus domínios. No que se refere a reflorestamento com espécies nativas, prevê o edital de licitação o plantio de grama.

O projeto executivo e o contrato com a CONSBRÁS S/A Construtora e Pavimentadora.

14.O projeto executivo elaborado pela empresa Internave previa a execução do empreendimento em aproximadamente vinte meses, fls. 73/74. No edital da concorrência 01/98 o cronograma das obras contempla as atividades encontradas no item 1.2 às fls. 03/04 cuja duração será de seis meses a um custo total de R\$ 7.825.023,81, fl. 78. Percebe-se que no edital houve a inclusão de atividade não prevista no projeto executivo, construção de dois bueiros nos cruzamentos do dique longitudinal sul do canal; a exclusão das atividades de dragagem, melhoramento nos rios Atua e Anajás e de balizamento da hidrovia; e a redução do prazo da obra para apenas seis meses. Todavia, explica-se a seguir essa aparente divergência.

14.1.O Termo de Referência do edital de concorrência, seu anexo I, fls. 86/92, tem como escopo a execução de serviços de escavação a seco, (...), sendo esta parte dos serviços necessários para construir uma via navegável contínua, permanente e segura através da ilha do Marajó, com base no Projeto Executivo disponível na sede da AHIMOR. Informa, mais adiante, que o projeto executivo inclui as obras do sistema de drenagem da região e obras complementares para a eventual utilização do canal para a melhoria das condições de escoamento das águas e da proteção contra inundações. Esse caráter é ressaltado no item 3.2.3 do mesmo termo, onde se vê que não está contemplada a atividade de dragagem dentre os serviços contratados.

14.2.Ou seja, o contrato celebrado com a CONSBRÁS diz respeito apenas à parte da obra cujas atividades seriam aquelas do comentado item 1.2 do edital e cujo prazo de duração previsto é de seis meses. Convém esclarecer que a escavação a seco é aquela realizada na camada superficial por meio de escavadeiras, tratores, etc. Já a escavação por dragagem é realizada numa camada mais profunda, por meio de equipamentos especiais para a retirada de materiais, como areia e lodo.

14.3.Continuando, o projeto básico prevê uma área desmatada aproximada de 5 milhões de metros quadrados de florestas, 3 milhões de metros cúbicos de material escavado a seco (32 km de comprimento, por 2 m de altura e 50 m de largura, aproximadamente) e cerca de 7,6 milhões de material dragado. O contrato junto à CONSBRÁS contempla esses mesmos valores, a exceção do último, uma vez que não há previsão contratual daquela atividade.

14.4. Contudo, o item 3.1 do Termo de Referência que trata, como visto, dos serviços de execução a seco, faz referência não a esses serviços, mas ao projeto executivo como um todo, informado que esse projeto estará sujeito a alterações, caso isso se faça necessário para sua adaptação aos termos preconizados pelo Estudo de Impacto Ambiental – EIA e respectivo Relatório de Impacto Ambiental – RIMA, em fase de análise, pelos órgãos ambientais competentes. Na hipótese de a SECTAM e o IBAMA condicionarem a aprovação do EIA/RIMA às alterações conceituais no projeto, essas alterações deverão ser quantificadas e orçadas e o seu valor acrescido ou subtraído do valor contratual, conforme a hipótese de aumento ou redução de custos. A não ser que as alterações em comento repercutam diretamente nos serviços de escavação a seco ou a alguma das atividades relacionadas no item 1.2. do edital de concorrência, não é cabível admitir conseqüências contratuais devidas a atividades aí não contempladas.

14.5. Assim, o objeto contratado junto à CONSBRÁS não poderá sofrer certos aditamentos, especialmente no que se refere às atividades de dragagem, visto que o contrato faz referência expressa de que essas atividades não são contempladas no seu objeto. Portanto, para a execução daqueles serviços haverá necessidade de instituir-se novo procedimento licitatório, por ser impossível aplicar quaisquer dos incisos do art. 24 da Lei nº 8.666/93 para permitir a conclusão da hidrovía.

14.6. Situação mais embaraçosa para a administração pública poderá advir se a avaliação dos impactos ambientais realizada pelo IBAMA e outros órgãos ambientais competentes conclua pela inviabilidade do empreendimento. Nesse caso, nulo será aquele contrato, demonstrando-se a precipitação de sua celebração, sem antes conhecer os resultados da avaliação de impactos, dada a inversão da ordem legal a que se refere o Procurador Ubiratan Cazetta. Isso reforça o sentimento de que a AHIMOR não dispensou ao EIA/RIMA a importância que ele deveria ter no processo de avaliação do empreendimento (ver item 6.4 desta instrução).

15. O início das obras ainda depende da concessão da licença de instalação a ser dada pelos órgãos competentes. Até a presente data, tem-se conhecimento apenas da concessão da licença prévia emitida pela Secretaria Estadual de Meio Ambiente, fl. 93. De imediato, ao tomar conhecimento dos resultados apontados pelo EIA/RIMA, o IBAMA solicitou do empreendedor as informações listadas às fls. 94/95 que dizem respeito a alterações propostas pela CEMA como, por exemplo, a inclusão de bacias de decantação e reflorestamento. Pelas próprias conclusões do EIA/RIMA é clara a necessidade de reformulação do empreendimento, da implementação de uma série de medidas mitigadoras e da adoção do programa de acompanhamento e monitoração dos impactos negativos. O mais recente cronograma de obras já prevê a inclusão da atividade relativa às bacias de decantação, fls. 96/98, faltando ainda, manifestação quanto as demais medidas.

15.1. A questão central apresentada às fls. 01/02 diz respeito à celebração do contrato com a CONSBRAS sem que houvesse sido expedida a licença ambiental específica. Preliminarmente, deve-se observar que somente poderá ser dado início às atividades de execução da obra quando houver sido concedida a licença de insta-

lação do empreendimento. É essa a interpretação a ser dada ao item 15.13 do edital de licitação em exame. Todavia, o que dizer da contratação da empresa que executará esses serviços antes da expedição da licença prévia? Entende o Procurador da República que tal contratação é ilegal, pelos motivos expostos às fls. 22/38 e resumidas no item 2 da fl. 39. De fato, uma vez que o objeto contratado poderá sofrer alterações ou, até mesmo vir a deixar de existir, pela inviabilidade do empreendimento, não é possível prever de antemão o que será realmente objeto dessa contratação, ainda que, como visto, a CONSBRAS venha a realizar somente parte da obra.

15.2. Pela cronologia dos acontecimentos na tabela abaixo percebe-se que houve realmente uma precipitação ao instaurar um procedimento licitatório baseado em um projeto executivo que veio a sofrer condicionantes e alterações previstas nas determinações do EIA/RIMA, podendo, igualmente, haver a possibilidade da sua não concretização. Há, inclusive, em 29/04/98, questionamento de licitante onde solicita do empreendedor o estudo de impacto ambiental para que possa elaborar seu planejamento construtivo da obra, fl. 99. Confrontando-se o contrato firmado com a CONSBRAS e a metodologia por ela adotada, fl. 100/123, conclui-se que as atividades ali previstas não consideram muitas das medidas propostas de alteração do projeto básico elencadas às fls. 57/72.

CRONOLOGIA DOS PRINCIPAIS ACONTECIMENTOS DA HIDROVIA DO MARAJÓ	
Data	Acontecimento
15/07/95	Celebração do convênio 01/95
26/03/96	Celebração do primeiro termo aditivo
15/10/96	Celebração do segundo termo aditivo
15/12/96	Celebração do terceiro termo aditivo
30/04/97	Celebração do quarto termo aditivo
12/08/97	Celebração de contrato com a Internave (elaboração do projeto executivo)
01/10/97	Celebração de contrato com a CEMA (elaboração de EIA/RIMA)
12/12/97	Celebração do quinto termo aditivo
23/12/97	Celebração dos sexto e sétimo termos aditivos
31/03/98	Publicação do aviso de revogação da concorrência 01/98 que contemplava ações nas hidrovias do Tapajós, Marajó e do rio Capim
08/04/98	Publicação do extrato do edital de licitação 01/98 no DOU
12/04/98	Previsão de conclusão da elaboração do projeto executivo
17/04/98	Conclusão do EIA/RIMA
20/04/98	Requerimento da licença prévia
12/05/98	Abertura das propostas de preços
19/06/98	Homologação e adjudicação do objeto licitado em favor da CONSBRAS.
19/06/98	Celebração de contrato junto à Hidrocart (assessoramento)
29/06/98	Celebração do contrato com a empresa CONSBRAS
29/06/98	Celebração do Termo de Ajustamento de Condutas
30/06/98	Celebração do oitavo termo aditivo
17/07/98	Audiência Pública em Anajás
20/07/98	Audiência Pública em Afuá
07/08/98	Concessão da licença prévia por parte de órgão estadual de meio ambiente

15.3. O empreendedor admitiu tacitamente a antecipação da contratação e justificou essa situação pela necessidade de execução de serviços ainda no

presente exercício, destinados que foram recursos no orçamento da União para tal. Além disso, sendo imprescindíveis diversas providências prévias à execução da obra, a demora na assinatura do contrato poderia retardar ainda mais o início dos trabalhos, que urge ocorra antes da chegada de estação das chuvas (meses de novembro a abril), concluindo pela necessidade de início dos trabalhos ainda no exercício financeiro em curso, e considerando que o Termo de Ajustamento de Conduta sujeitou a início das obras à emissão do licenciamento e não à assinatura do contrato, fl. 128. Considera, finalmente, que a irregularidade é perfeitamente sanável, pois que, uma vez expedida a licença, nada obsta a contratação da firma vencedora da licitação.

15.4. Portanto, o empreendedor admite que a emissão do licenciamento prévio é etapa anterior à contratação para execução do empreendimento. As alegações de fls. 124/131 procuram mostrar apenas que, já que o contrato foi assinado, então é melhor que seja executado a fim de se preservar as despesas já incorridas. Não há nelas, portanto, elementos merecedores de um maior exame, mesmo porque a licença prévia apenas autoriza o empreendedor a desenvolver o projeto do empreendimento de acordo com as exigências ambientais determinadas no EIA/RIMA a partir das características das atividades pretendidas e não a contratar a empresa que executará os serviços. Aliás, essas alegações apenas corroboram o entendimento equivocado das questões que envolvem o meio ambiente. Em casos como este, aplicar recursos de forma apressada e irresponsável é uma forma temerária de gestão pública cuja consequência líquida e certa vem por meio de danos irremediáveis e irreparáveis ao meio ambiente, com efeitos prejudiciais diretos à população envolvida, fato tantas vezes observado e, certamente, de prejuízos incalculáveis.

.....
Finalmente, considerando que ainda não foi ouvida a parte envolvida, muito embora seja já conhecida a posição da assessoria jurídica prestada à AHIMOR às fls. 124/131, é de bom alvitre colher da direção dessa entidade as razões que a levaram a instaurar procedimento licitatório sem o prévio resultado dos estudos de impacto ambientais, ocasionando na adjudicação de um objeto que sofreu alterações em decorrência desses estudos e outras justificativas relacionadas à hidrovia do Marajó, de acordo com a minuta à fl. 56. Portanto, propõe-se que:

a) o presente processo preste-se a acompanhar o desenrolar dos acontecimentos aqui tratados, em especial a implementação das alterações do projeto executivo decorrentes dos estudos de impactos ambientais, diante da relevância do assunto;

b) a SECEX-PA insira a variável ambiental nos seus trabalhos de inspeção e auditoria a serem realizados no próximo exercício, especialmente nas obras, projetos e atividades que sejam potencialmente geradoras de impactos ambientais, e, em particular nas obras hidroviárias sob responsabilidade da CDP e suas unidades executoras;

c) seja realizada audiência ao Sr. Antonio P. de Barros, Superintendente da AHIMOR, nos termos constantes à fl. 56;

d) seja dado conhecimento ao Sr Ubiratan Cazetta do inteiro teor da decisão que vier a ser adotada.”

Mediante despacho exarado em 04 de novembro de 1998, determinei a realização da audiência sugerida pela Unidade Técnica.

Foram, então, acostados aos autos os elementos de fls. 136/158, apresentados pelo Superintendente da AHIMOR, os quais mereceram da Assessoria da SECEX/PA a análise a seguir reproduzida, cujas conclusões foram acolhidas pelo titular da Secretaria:

“Foram os autos instruídos às fls. 41/55, tendo sido acolhida a proposta de audiência ao Superintendente da AHIMOR para apresentação das razões que o levaram a antecipar o procedimento licitatório e respectiva contratação, antes da implementação das medidas previstas no EIA/RIMA e previamente à concessão das licenças ambientais específicas.

As justificativas apresentadas

2. Em resposta, o Sr. Antonio Alberto Pequeno de Barros, Superintendente da AHIMOR, encaminhou o ofício de fls. 136/138 e anexos de fls. 139/158 onde procura justificar suas decisões. Após tecer breves considerações sobre a importância do empreendimento para a região, afirma que:

a) diante da viabilidade do projeto, firmou-se em 30/01/98 o convênio A-JUR 03/98 e respectivo aditivo entre AHIMOR e SETRAN no valor de R\$ 20 milhões para a implantação da hidrovía do Marajó;

b) foram destinados para o exercício de 1998 R\$ 6,3 milhões do orçamento geral da União;

c) com os recursos alocados no orçamento da União e do Estado do Pará, para fazer face às despesas com a obra em questão, impunha-se que se desse início ao processo de contratação, com a abertura do necessário procedimento licitatório ainda no exercício de 1998. Assim, em abril daquele ano, iniciou-se a licitação que culminou com a contratação da empresa CONSBRÁS;

d) em 29/06/98 firmou-se o Termo de Ajustamento de Conduta onde se concluiu pela possibilidade de ser ultimada a licitação, condicionando o início das obras à obtenção de licenciamento ambiental específico;

e) não há como negar que a instauração do procedimento licitatório e respectiva contratação ocorreram antes de terem sido implementadas as medidas previstas no EIA/RIMA e antes das concessões das licenças prévia e de instalação, estadual e federal;

f) no entanto, esse procedimento resultou da necessidade de execução dos serviços ainda em 1998, destinados que foram os recursos no orçamento da União e do Estado do Pará para tal;

g) sendo imprescindíveis diversas providências prévias à execução da obra, a demora na assinatura do contrato poderia retardar ainda mais o início dos trabalhos, nas esperanças de que ocorresse antes da chegada da estação das chuvas, caso contrário, inviabilizar-se-ia definitivamente o início da implantação da hidrovía em 1998;

h) as medidas a serem implementadas para o cumprimento das exigências dos órgãos ambientais poderiam ser realizadas concomitantemente à implantação das obras, sem atrasar mais o seu cronograma.

2.1. Conclui seu arrazoado considerando a inexistência de má fé da Administração Pública, traduzida e provada pelo próprio conteúdo do citado Termo de Ajustamento.

Análise das justificativas apresentadas.

3. Observa-se nessas alegações o mesmo teor encontrado no pedido de indeferimento da concessão de tutela antecipada às fls. 124/131. Ou seja, que a abertura do procedimento licitatório e posterior contratação de empresa executora da obra antes das adequações ambientais ocorreram por força de execução orçamentária ainda no exercício de 1998. Como tais fatos já foram objeto de exame às fls. 52/54, dispensável seria repeti-los nesta ocasião. Contudo, algumas considerações podem ser acrescentadas.

3.1. Quando a AHIMOR afirma que a obra é viável, baseia sua afirmação nos resultados técnicos de engenharia e não quanto à viabilidade ambiental (V.g., fl. 124 e 136). De fato, na época da celebração do convênio A-JUR 03/98 o estudo de impactos ambientais do empreendimento não havia sido realizado (a conclusão do EIA/RIMA ocorreu em 17/04/98 e a celebração do convênio em 30/01/98). Portanto, não é seguro afirmar que o projeto seria viável antes de serem conhecidos os condicionantes ambientais que poderiam até mesmo desaprová-lo. Como o estudo de impactos é pré-requisito para a concessão das licenças ambientais, a contratação de empresa executora da obra nessas condições é temerária, visto que também se desconhecem as exigências do licenciador que poderá ou não licenciar o projeto. Assim, o objeto contratado poderá sofrer substanciais alterações, como de fato o foi, ou simplesmente ser indeferido ambientalmente. Ademais, mesmo licenciado, a viabilidade do empreendimento está condicionada à adoção das medidas compensatórias, medidas mitigadoras e do programa de acompanhamento e monitoramento dos impactos.

*3.1.1. Interessante observar que um EIA/RIMA abonador não significa licença para execução do projeto. Não há previsão legal que confira prerrogativas autorizadoras ou licenciadoras a esse instrumento da política nacional de meio ambiente. Como bem disse J.F. Chambault, a função do procedimento de avaliação não é influenciar as decisões administrativas sistematicamente a favor das considerações ambientais, em detrimento das vantagens econômicas e sociais suscetíveis de advirem do projeto. Mas, dar às administrações públicas uma base séria de informação, de modo a poder pesar os interesses em jogo quando da tomada de decisão, inclusive aqueles do ambiente, tendo em vista uma finalidade superior (J.F. Chambault, *Les études d'impact et la Communauté Européenne*, in *Revue Juridique de l'Environnement* 4, 1985, pp. 401-441). Além disso, os órgãos licenciadores competentes, embora baseiem seus estudos na análise do EIA/RIMA, concedem ou não o licenciamento, independentemente do resultado do estudo de impactos. Aliás, não só*

o EIA/RIMA será objeto de exame do licenciador, mas as atas das audiências públicas e seus anexos servirão de base para o parecer final quanto à aprovação ou não do projeto (Resolução CONAMA nº 09/87, art. 5º). Basta observar, como já tem acontecido (cf. fl. 55, item 17.4), casos onde a execução de determinada obra poderá ser desautorizada pelo licenciador se houver denúncia de risco de extinção de exemplares da flora ou fauna existentes no local. O que dizer da hidrovía do Marajó, considerando que há aí espécies em via de extinção e protegidas por lei?

3.1.2. É notável perceber que igual conduta tem sido freqüentemente adotada pela Administração Pública, porque essa não tem sido capaz de assimilar o novo paradigma do desenvolvimento sustentável. Sobre esse assunto, L. E. Sánchez foi incisivo ao afirmar que o exame das alternativas tem-se revelado um dos pontos críticos dos estudos de impacto ambiental. Observa-se que são encomendados somente quando o projeto já está inteiramente definido sob o ponto de vista técnico, prejudicando ou mesmo impedindo o estudo das alternativas e fazendo com que as avaliações de impacto devam ser elaboradas em caráter de urgência (L. E. Sánchez, Os papéis da avaliação de impacto ambiental, in Avaliação de impacto ambiental – situação atual e perspectivas, São Paulo, EPUSP, 1993).

*3.2. Foram detectados quarenta impactos negativos a serem gerados pelo projeto. Para minimizar tais efeitos ou compensá-los, a avaliação ambiental propôs uma série de alterações decisivas no projeto básico e recomendou que algumas sejam implementadas **antes de qualquer tipo de atividade no local** (por exemplo, inclusão de bacias de decantação para o material escavado e dragado, a adoção de medidas que evitem a ocupação humana do canal, o levantamento do tamanho de cada ambiente com vistas a criação de áreas de conservação e o manejo especial a ser dado às espécies da flora protegidas por força de lei ou ameaçadas de extinção). Isso implicaria na inexecutabilidade da proposta de serem realizados alguns dos ajustes ambientais concomitantemente à execução da obra, como deseja a AHIMOR. Como observado no item 13.8 da instrução anterior, algumas medidas precisam ser previamente adotadas **ex vi legis**.*

3.2.1. De igual modo, a pretexto de que futuras correções poderão ser feitas através do monitoramento ou do programa de acompanhamento, não deve o empreendedor convertê-las num salvo-conduto para a obtenção da licença de operação do projeto. As medidas corretivas dos impactos negativos devem ser tomadas antes desse licenciamento, sendo que o monitoramento contínuo deverá reduzir gradativamente os desvios. Caso contrário, poder-se-á justificar qualquer empreendimento, mesmo aqueles que mais destroem o meio natural, porque será sempre possível apresentar propostas mitigadoras e compensatórias (que se sabe dificilmente serão implementadas com êxito pelo fato de representarem custos adicionais e demandarem maior volume de trabalho normalmente não contemplados no projeto executivo).

3.3. Acrescente-se que, por outro lado, a licença prévia não gera direitos para o requerente, mesmo que tenha despendido recursos com o planejamento da obra ou da atividade. Trata-se de fase de estudo em que não há engajamento definitivo da

Administração pública com o pedido. Além disso, quando o projeto comportar o estudo de impacto ambiental, qualquer decisão precipitada da Administração Pública licenciando antes do RIMA é nula e a nulidade pode ser pronunciada pela própria Administração Pública ou pelo Judiciário. (Paulo Affonso Leme Machado, in Direito Ambiental Brasileiro, Malheiros Editores, 7ª ed., p. 194). A licença prévia constitui-se unicamente em uma análise preliminar da proposta pela qual o Poder Público autoriza o prosseguimento dos estudos do projeto, fazendo exigências que julgar necessárias à manutenção do um meio ambiente saudável, verificando, por exemplo, se a proposta contempla mecanismos para a preservação ou restauração de recursos ambientais com vistas à sua utilização racional. Como consequência natural, o licenciamento concedido não é válido indeterminadamente. Normalmente sua outorga vincula-se a condições que, se não cumpridas pelo requerente, decaí-lhe o direito concedido. Nesse particular aspecto o Decreto 99.274/90 prevê que a licença de operação dependerá do cumprimento daquilo que foi examinado e deferido nas fases da licença prévia e da licença de instalação. A expressão contida no item III do art. 19 desse diploma legal – após as verificações necessárias – evidencia que a licença de operação somente poderá ser concedida após vistoria dos órgãos competentes na qual se constate o cumprimento das exigências solicitadas nas fases anteriores.

3.4. Há que se considerar também o fato do EIA/RIMA elaborado pela CEMA não contemplar os efeitos do desmatamento e limpeza das margens dos rios Atua e Anajás. Dessa forma, quando da execução desses serviços, haverá a necessidade de realização de novo estudo dessa natureza, a não ser que os impactos sejam de ordem e proporção que não o justifiquem. Nesse caso, haverá de ser fundamentada a dispensa do novo EIA/RIMA.

3.5. Com relação ao atual contrato firmado com a empresa CONSBRÁS que, como visto, executará apenas parte do projeto, haverá necessidade de ser celebrado um termo aditivo ao contrato que contemple as alterações previstas pelo licenciador, observando-se os preceitos da lei de licitações, especialmente o que dispõe o art. 65. Considerando que esse contrato não prevê a dragagem do canal que representa um custo adicional de mais de R\$ 6 milhões, parece irregular aditivá-lo para contemplar essa atividade e outras que ficaram de fora, como a dragagem dos rios. Aliás, quando da celebração de contrato para a execução desses serviços, deverão ser incluídas as medidas ambientais julgadas necessárias.

Conclusões.

Pelas considerações anteriores, propõe-se que:

a) o presente processo preste-se a acompanhar o desenrolar dos acontecimentos aqui tratados, em especial a implementação das alterações do projeto executivo decorrentes dos estudos de impactos ambientais, diante da relevância do assunto;

b) a SECEX-PA insira a variável ambiental nos seus trabalhos de inspeção e auditoria a serem realizados no presente ano, especialmente nas obras,

projetos e atividades que sejam potencialmente geradoras de impactos ambientais e, em particular, nas obras hidroviárias sob responsabilidade da CDP e suas unidades executoras;

c) a CDP/AHIMOR que:

c.1) observe a ordem estabelecida pelos dispositivos legais que regem a matéria ambiental, seguindo o ordenamento jurídico que dispõe sobre o licenciamento de atividades que causem impacto ao meio ambiente;

c.2) seus projetos básicos e executivos contemplem as exigências de repercussão ambiental, conforme preceitua o art. 12, inciso V da Lei nº 8.666/93, o que deve ser feito antes do procedimento licitatório para contratação da executora da obra ou serviço;

c.3) utilize a avaliação de impactos ambientais e as audiências públicas como instrumentos orientadores do processo de tomada de decisões de modo a poder pensar os interesses em jogo, inclusive aqueles do ambiente, tendo em vista uma finalidade superior, considerando que muitas vezes é mais fácil e menos dispendioso ponderar desde o início sobre os impactos ao meio ambiente do que remediar um empreendimento que pode se transformar num desastre ecológico de conseqüências imprevisíveis e irreversíveis;

*c.4) observe que o EIA/RIMA previsto na no art. 225, inciso V, da Constituição Federal visa garantir que o empreendimento a ser executado adeque-se às medidas de repercussão ambiental propostas **antes** de qualquer outra providência;*

c.5) encomende os estudos de impacto ambiental antes da definição final do projeto sob o ponto de vista técnico, de modo a não prejudicar ou mesmo impedir o estudo das alternativas, evitando que as avaliações de impacto sejam elaboradas em caráter de urgência e com finalidade meramente burocrática e abonadora do projeto apresentado;

c.6) evite aditivar o atual contrato junto à CONSBRÁS de forma a adjudicar-lhe a obra de dragagem do canal e outras não previstas no contrato, a não ser aquelas alterações contratuais que se amparam em dispositivos legais, especialmente o que estabelece o art. 65 da Lei nº 8.666/93. Ou seja, para a execução dos serviços de dragagem do canal haverá necessidade de abertura de novo procedimento licitatório;

d) seja dado conhecimento ao Sr. Ubiratan Cazetta do inteiro teor da decisão que vier a ser adotada.”

É o Relatório.

VOTO

A representação em exame, formulada pelo Sr. Ubiratan Cazetta, Procurador Regional dos Direitos do Cidadão no Estado do Pará, foi motivada por infringência ao Edital de Licitação da Concorrência nº 01/SETRAN/CDP/AHIMOR/98. Mais especificamente, descumpriu-se o subitem 15.13 do referido edital, o qual prescreve que o contrato só deveria ser assinado após a licença para realização das obras, emitida pelos órgãos oficiais de meio ambiente.

Após a realização de diligência *in loco* para um exame mais acurado dos fatos, foi promovida a audiência prévia do Superintendente da Administração das Hidrovias da Amazônia Oriental – AHIMOR com vistas à apresentação de razões de justificativa para a instauração do procedimento licitatório e respectiva contratação antes de terem sido implementadas as medidas previstas no Estudo de Impacto Ambiental e no Relatório de Impacto do Meio Ambiente do empreendimento e antes da concessão das licenças prévia e de instalação.

A irregularidade apontada foi reconhecida pelo próprio Superintendente da AHIMOR que afirmou em suas razões de justificativa:

“Não há como negar que a instauração do procedimento licitatório e respectiva contratação ocorreram antes de terem sido implementadas as medidas previstas no EIA/RIMA do empreendimento e antes da concessão das licenças prévia e de instalação, estadual e federal”.

Não obstante, no entendimento do Superintendente da AHIMOR a irregularidade estaria justificada *“pela necessidade da execução dos serviços ainda no presente exercício, destinados que foram recursos nos orçamentos da União e do Estado do Pará para tal. Além disso, sendo imprescindíveis diversas providências prévias à execução da obra, a demora na assinatura do contrato poderia retardar ainda mais o início dos trabalhos, que se esperava, ocorresse antes da chegada da estação das chuvas, caso contrário, inviabilizaria definitivamente o início da implantação da Hidrovia do Marajó neste ano. Entendíamos, também, que as medidas a serem implementadas para o cumprimento das exigências dos órgãos ambientais poderiam se realizar concomitantemente à implantação das obras, sem atrasar mais o seu cronograma”.*

Na minha opinião, a justificativa apresentada não tem força suficiente para elidir a infringência ao art. 41 da Lei nº 8.666/93, o qual prescreve que *“A Administração não pode descumprir as normas e condições do edital, ao qual se acha estritamente vinculada”.* Além disso, as expectativas da Superintendência deixaram de se confirmar, pois em auditoria mais recente feita pela SECEX/PA constatou-se que a licença de instalação concedida em 04/09/98, com validade até 03/09/99, estabeleceu uma série de condições que não foram observadas pela AHIMOR, sendo, então, solicitada a renovação da referida licença e a prorrogação de prazo de um ano para atendimento das exigências.

É importante consignar que as exigências feitas pelo órgão de meio ambiente implicarão em alterações significativas no projeto executivo do empreendimento, inviabilizando, segundo a equipe de auditoria, a utilização de aditivo ao contrato firmado, uma vez que seria substancialmente ultrapassado o limite estabelecido no § 1º do art. 65 da Lei nº 8.666/93.

No presente caso, entendo ser aplicável o disposto no inciso IX do art. 71 da Constituição Federal c/c o art. 45 da Lei nº 8.443/92 e com o art. 195 do Regimento Interno deste Tribunal, ou seja, fixação de prazo para adoção de pro-

vidências necessárias ao exato cumprimento da Lei nº 8.666/93, especificamente do art. 41.

Quanto à responsabilidade do Superintendente da AHIMOR, não vislumbrei qualquer indício de má-fé por parte daquele agente, parecendo-me que se possa acolher suas razões de justificativa, deixando de aplicar-lhe a multa prevista no parágrafo único do art. 43 da Lei nº 8.443/92.

Ante o exposto, acolho parte das proposições da SECEX/PA e Voto por que o Tribunal adote a Decisão que ora submeto à consideração deste Plenário.

DECISÃO Nº 37/2000 - TCU - PLENÁRIO²

- 1.Processo nº: TC 450.227/98-7
- 2.Classe de Assunto: VII - Representação
- 3.Interessado: Ubiratan Cazetta, Procurador da República no Estado do Pará
- 4.Entidade: Companhia Docas do Pará
- 5.Relator: Ministro Humberto Guimarães Souto
- 6.Representante do Ministério Público: não atuou
- 7.Unidade Técnica: SECEX/PA
- 8.Decisão: O Tribunal Pleno, diante das razões expostas pelo Relator, DECI-

DE:

8.1. conhecer da representação formulada pelo Sr. Ubiratan Cazetta, Procurador da República no Estado do Pará, para no mérito considerá-la procedente;

8.2. fixar, com fundamento no inciso IX do art. 71 da Constituição Federal c/c o art. 45 da Lei nº 8.443/92 e com o art. 195 do Regimento Interno, o prazo de 15 (quinze) dias, para que o Presidente da Companhia Docas do Estado do Pará - CDP e o Superintendente da Administração das Hidrovias da Amazônia Oriental – AHIMOR adotem as providências necessárias ao exato cumprimento do disposto no art. 41 da Lei nº 8.666/93 relativamente ao Edital da Concorrência nº 01/SETRAN/CDP/AHIMOR/98, implicando tais medidas na anulação do contrato firmado em 29/06/98 com a firma CONSBRÁS S/A Construtora e Pavimentadora, em razão de ter sido inobservado o subitem 15.13 do citado edital;

8.3. determinar ao Diretor-Presidente da Companhia Docas do Estado do Pará – CDP e ao Superintendente da Administração das Hidrovias da Amazônia Oriental – AHIMOR que:

8.3.1. observem o ordenamento jurídico que dispõe sobre o licenciamento de atividades que causem impacto ao meio ambiente;

8.3.2. contemplem, nos projetos básicos e executivos, as exigências de repercussão ambiental, conforme preceitua o art. 12, inciso VII, da Lei nº 8.666/93;

8.3.3. observem que o estudo prévio de impacto ambiental previsto no inciso IV, do § 1º, do art. 225 da Constituição Federal, visa garantir que o empreendimento a ser executado esteja adequado às medidas de repercussão ambiental propostas antes de qualquer outra providência;

² Publicada no DOU de 14/02/2000.

8.3.4. encomendem os estudos de impacto ambiental antes da definição final do projeto sob o ponto de vista técnico, de modo a não prejudicar ou mesmo impedir o estudo das alternativas, evitando que as avaliações de impacto sejam elaboradas em caráter de urgência;

8.4. enviar cópia desta Decisão, bem como do Relatório e Voto que a fundamentaram, ao Senhor Ministro dos Transportes, para fins de supervisão ministerial, ao Presidente da CDP, ao Superintendente da AHIMOR e ao Procurador da República autor da representação, para conhecimento.

9. Ata nº 03/2000 - Plenário

10. Data da Sessão: 02/02/2000 - Ordinária

11. Especificação do *quorum*:

11.1. Ministros presentes: Iram Saraiva (Presidente), Adhemar Paladini Ghisi, Humberto Guimarães Souto (Relator), Valmir Campelo, Adylson Motta, Walton Alencar Rodrigues, Guilherme Palmeira e os Ministros-Substitutos Lincoln Magalhães da Rocha e Benjamin Zymler.

Iram Saraiva
Presidente

Humberto Guimarães Souto
Ministro-Relator