

8. CONCLUSÕES

A Concessionária Nascentes das Gerais, empresa constituída a partir da Parceria Público Privado firmada com o Governo Estadual por meio do Contrato SETOP nº 007/2007, decorrente da Concorrência nº 070/2006 DER/MG, é a atual responsável pela administração da malha viária entre as cidades mineiras de Juatuba a São Sebastião do Paraíso, trecho com 371,40 quilômetros de extensão distribuídos entre as Rodovias MG-050 (km 57+600 ao km 402+000), BR-491 (km 0+000 ao km 4+700), e BR-265 (km 637+200 ao km 659+500).

A malha viária compõe um importante Corredor de Integração entre o Sudoeste Mineiro e o Estado de São Paulo, pois realiza conexão entre a Região Metropolitana de Belo Horizonte e as zonas paulistas de Ribeirão Preto, Franca e Barretos. Conecta ainda a região metropolitana aos principais centros de geração e atração de carga do centro-oeste e sudoeste mineiro.

Além de constituir um importante eixo econômico a rodovia interliga diversas rotas e circuitos turísticos, onde cita-se: Circuito Turístico Montanhas Cafeeiras de Minas, Circuito Turístico Nascentes das Gerais, Circuito Turístico Grutas e Mar de Minas, Circuito Turístico Verde, Circuito Veredas dos Paraopeba.

Desde o ano de 2008 a Concessionária detinha Licença de Operação (LO) no âmbito do PA nº 12082/2005/002/2008 – Certificado LO nº. 015/2008, com validade de 4 anos, para a atividade de pavimentação e/ou melhoramentos de rodovias, código E-01-03-1, conforme Deliberação Normativa DN nº 74/04 (parâmetro: extensão – 371,5 km).

Em 2012, a Concessionária Nascentes das Gerais formalizou o processo de Revalidação da Licença de Operação. A partir da análise da SUPRAM sobre o cumprimento de condicionantes da LO nº. 015/2008, concluiu-se pelo indeferimento da Revalidação da Licença, em cumprimento às normas ambientais (Conforme Parecer Único n. 0546189/2015).

No Estado de Minas Gerais, a Regularização Ambiental é exercida pelo Conselho Estadual de Política Ambiental (COPAM), por intermédio das Câmaras Especializadas, das Unidades Regionais Colegiadas (URCs), das Superintendências Regionais de Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável (SUPRAMS), da Fundação Estadual do Meio Ambiente (FEAM), do Instituto Mineiro de Gestão das Águas (IGAM) e do Instituto Estadual de Florestas (IEF), de acordo com o Art. 1º do Decreto Estadual nº 44.844/08.

Em decorrência do conteúdo do Parecer Único Nº 0546189/2015, e tratativas recentes com a Superintendência Regional de Regularização Ambiental do Alto São Francisco para a resolução das pendências referentes à regularização ambiental da concessionária, definiu-se que a assinatura do Termo de Ajustamento de Conduta (TAC) seria subsidiada pela elaboração de Estudo de Impacto Ambiental e Respectivo Relatório de Impacto Ambiental (EIA-RIMA) – atendendo a CONAMA nº 1/86, bem como a Resolução SEMAD nº 1875.

Assim, o presente Estudo de Impacto Ambiental (EIA) teve como objetivo fornecer elementos necessários à SUPRAM para análise e deferimento quanto a Regularização Ambiental das atividades de operação e ampliação da malha viária sob administração da Concessionária Nascentes das Gerais, para futura emissão das seguintes licenças:

- Licença de Operação Corretiva - LOC: contemplando as atividades de conservação, restauração e melhoramento das rodovias, além das operações rotineiras ou periódicas e operações de emergência;
- Licença de Instalação Corretiva - LIC: contemplando as atividades de melhoramento e ampliação da capacidade já em andamento;
- Licença Prévia/Licença de Instalação - LP+LI: contemplando as atividades ainda a serem realizadas de melhoramento e ampliação da capacidade previstas no Edital de Concessão (prazo de execução até o ano de 2022).

Vale lembrar que após a concessão, o trecho vem sendo modernizado por meio da realização de obras de melhoria, duplicações, implementação de terceiras faixas, melhorias de traçado, construção de passagens de pedestre, inclusão de sinalizações nas pistas, disponibilização de serviços de apoio, inspeções de tráfego, guinchos além de outros serviços inerentes à conservação rodoviária que tornaram o sistema de transporte estadual mais seguro e confortável.

O estudo demonstrou as principais características do empreendimento, bem como sua inter-relação com o meio onde está inserido.

No meio físico, há grande diversidade de litologias, características de solo e aspectos de relevo, fruto da grande extensão do empreendimento. Tais litologias passam de antigas à locais de deposição de sedimentos recentes. Isso configura à região uma diversidade de formas de relevo, que se exprimem em planos alongados, colinas e outras formas residuais mais abruptas.

A rodovia acompanha essa configuração do terreno e apresenta trechos que passam de retilíneos com rampas longas e suaves à segmentos sinuosos com declividades relativamente acentuadas – serras.

Determinados trechos da faixa de domínio e adjacências apresentavam indicativos de solos hidromórficos que não oferecem insegurança aos usuários, mas são mais suscetíveis à contaminação de águas subterrâneas, devido a presença de níveis freáticos de água em superfície.

Ocorrem 260 travessias de cursos d'água, contribuintes de duas Bacias Hidrográficas Federais - São Francisco e Rio Grande, e cinco UPGRH do Estado de Minas Gerais, sendo: SF3 - Rio Paraopeba; SF2 - Rio Pará; GD3 - Entorno do Reservatório de Furnas; SF1 - Afluentes do Alto São Francisco; e GD7 - Afluentes Mineiros do Médio Grande.

Em relação à potencialidade de ocorrência de cavernas a rodovia apresenta níveis baixos, médios e muito altos, sendo estes concomitantes à Região Cárstica do Grupo Bambuí.

Destaca-se que, apesar da grande quantidade de cavernas identificadas na AII do empreendimento, não há registros de cavernas na AID e ADA e que não ocorrerão obras nos trechos referentes à Região Cárstica do Grupo Bambuí, com alta potencialidade de ocorrência de cavernas.

Quanto ao meio biótico, a área de estudo está situada entre dois principais Biomas Brasileiros, a Mata Atlântica (compreendido pela Floresta Estacional Semidecidual) e o Cerrado – Cerrado Sensu Lato (Campo Cerrado, Campo Rupestre, Cerrado Stricto Senso e Cerradão), e além de Zonas de Tensão Ecológica.

Nos trechos onde ocorrerão as novas obras, objeto de solicitação de Licença Prévia e Licença de Instalação, estima-se a supressão de 17,7 ha de fragmentos florestais dos biomas Mata Atlântica e Cerrado, localizados fora de APP. As intervenções em APP somam 15,2 ha, ocupados com usos diversos.

Além das fisionomias florestais, há ocorrência de vegetação herbácea ou arbustiva com predomínio de forrageiras exóticas e árvores de origem nativa e exótica que ocorrem de forma isolada dentro da faixa de domínio.

Estima-se a supressão de 3.454 exemplares arbóreos isolados de espécie nativa, sendo 300 indivíduos pertencentes a espécies protegidos, além de 780 exemplares isolados de espécies exóticas.

Com relação às Unidades de Conservação, zonas de amortecimento e faixas de proteção, a MG-050 intercepta o Parque Nacional Serra da Canastra/PNSC (trecho do km 306+000 ao km 320+000) e sua zona de amortecimento (km 226+000 ao km 326+000); a Zona de Amortecimento da Área de Proteção Especial (APE) Serra Azul (km 58+000 e 71+000); e a Zona de Amortecimento do Parque Municipal Dr. Emílio Piantino (km 353+000 ao km 359+85).

Verificou-se ainda que o empreendimento intercepta Áreas Prioritárias para Conservação da Fauna e Flora em três níveis de prioridade diferentes – Especial, Extrema e Muito Alta.

As rodovias seguem predominantemente por trechos rurais, contudo interceptam áreas urbanas dos municípios de Juatuba, Mateus Leme, Itaúna, Divinópolis, Formiga, Piumhi, Córrego Fundo e São Sebastião do Paraíso.

Com relação às 33 futuras obras (até o ano de 2022), 13 delas estão inseridas em áreas urbanas dos municípios de Itaúna, Capitólio, Carmo do Cajuru, São João Batista do Glória, Divinópolis, Passos, São Sebastião do Oeste, Itaú de Minas, Pedra do Indaiá, Pratápolis, Formiga, São Sebastião do Paraíso, e Pimenta.

Através de diagnóstico realizado com dados de acidentes da malha viária, foram identificados 50 pontos críticos de acidentes, sendo 29 associados a áreas urbanas, e 21 em trechos rurais.

Para a realização das novas obras, será necessário ainda realizar intervenções em áreas de terceiros, que podem culminar em desapropriações, impactos em atividades econômicas ou mesmo em residências. Dessa forma, estimou-se necessidade de intervenção em cerca de 114,60ha de área, que serão incorporados à faixa de domínio por meio de desapropriações de áreas de terceiros, atualmente ocupadas com áreas de pastagem e outros usos agrícolas, além de edificações diversificadas (atividades econômicas e industriais).

Tal valor está sujeito a variações em função de ajustes no detalhamento de projeto de engenharia e nos perímetros de desapropriação que serão definidos após a realização do Cadastro Físico dos imóveis, porém deste total apenas 2,46 ha possuem residências. Estima-se ainda que para a realização das obras 72 moradores distribuídos em 24 residências serão afetados.

Após a análise das características do empreendimento e suas diferentes fases, e a elaboração do diagnóstico ambiental dos meios físico, biótico e socioeconômico, foi possível a avaliação dos impactos potenciais, quantificados a partir da utilização de uma Matriz de Interação de Atividades Previstas e Aspectos Ambientais, que possibilitou a identificação de 31 impactos potenciais.

A fim de garantir a integral implementação de medidas mitigadoras e compensatórias aos impactos potenciais, foram relatadas as ações que já vem sendo executadas pela concessionária no âmbito de 13 Programas Ambientais que compõem o Plano de Gestão Ambiental da Nascentes das Gerais (previsto no edital de concessão).

Por fim, pode-se concluir que as melhorias viárias previstas no contato de Parceria Público Privado firmada com o Governo Estadual (Contrato SETOP nº 007/2007, decorrente da Concorrência nº 070/2006 DER/MG) são de importância ímpar no que diz respeito ao aumento da mobilidade local, regional e mesmo nacional.

Sob estes aspectos e analisando todas as questões que envolvem os impactos ambientais e a execução de programas ambientais, entende-se que há viabilidade para a Regularização Ambiental do empreendimento, tanto para as atividades inerentes à operação/conservação quanto para as ampliações previstas até o ano de 2022.