

Parecer de Vistas Angá

Processo: PA COPAM Nº 18176/2018/001/2019

Empreendedor: ECO 135 Concessionária de Rodovias S.A

Trata-se de apreciação de Licença Ambiental Concomitante- LAC1 para duplicação, construção de faixas adicionais, vias marginais, melhorias de acessos, da rodovia BR 135, totalizando 212,02 km quilômetros.

Conforme Parecer Único da Supram, o empreendimento está inserido em duas Áreas Prioritárias para Conservação da Biodiversidade sendo São Francisco e Grandes Afluentes (Classe Alta) e Serra do Cabral (Classe Especial) e atravessa áreas com grande remanescentes de vegetação nativa e presença de mata atlântica, veredas e cerrado.

Inicialmente cabe destacar que cada vez mais se torna consenso entre pesquisadores de diferentes países que as rodovias podem representar grande ameaça para fauna silvestre.

De acordo com levantamento feito pela Universidade de Lavras (Ufla-MG) em 2016, 475 milhões de animais silvestres morrem atropelados no Brasil todos os anos, o que significa que a cada segundo 15 animais são atropelados no país.

Segundo Instituto Chico Mendes, o lobo-guará, por exemplo, é uma das principais vítimas. Pouco mais de 30% dos animais adultos e metade da produção anual de filhotes morrem atropelados.

Dito isso, fundamental destacar que apesar dos dados alarmantes o estado de Minas Gerais durante muitos anos caminhou a passos lentos na mitigação dos impactos de atropelamento de animais silvestres nas rodovias.

Poucas delas já implantadas no Estado foram até agora licenciadas corretivamente com apresentação de estudos específicos e completos de monitoramento de atropelamento e travessia de fauna, além da exigência de implantação de passagens que se mostrem verdadeiramente eficientes.

Na rodovia em questão, por exemplo, mesmo se tratando de uma LAC, esses estudos não foram exigidos, o que em nosso entendimento poderia prejudicar gravemente a mitigação de um dos maiores, se não o maior impacto ambiental do empreendimento.

Não podemos, porém, deixar de reconhecer que de alguns anos pra cá vem gradativamente aumentando o esforço do órgão ambiental na tentativa de discutir e implantar medidas para tentar mitigar o atropelamento da fauna, mas entendemos que ainda são tímidas face sua gravidade.

A exigência dos estudos de monitoramentos supracitados deveria, por exemplo, ser premissa básica para os termos de referencia dos EIA-Rimas em licenciamento de rodovia. Sem eles não há como se discutir mitigação desses impactos.

No caso da ECO 135, no entanto, é fundamental destacar que durante nosso pedido de vistas o empreendedor, por meio de sua equipe técnica, jurídica e participação da Secretária de Estado de Infraestrutura, demonstrou grande preocupação e sensibilidade com o problema de atropelamento de fauna silvestre, propondo de forma conjunta e proativa as soluções necessárias para mitigar os impactos da ECO-135.

Dessa forma propomos a inclusão das seguintes condicionantes seguidas de suas respectivas justificativas.

Condicionante nº 1: Realizar monitoramento de fauna na BR-135 direcionado especificamente para identificação das espécies e dos trechos com maior frequência de travessia e atropelamento da fauna silvestre. Deve ser apresentando plano de monitoramento baseado, inclusive, em metodologias já consagradas sobre o tema, precisando-se equipe, equipamentos e esforço de verificação, além do número de profissionais envolvidos e cronograma de execução. Com objetivo de também auxiliar no monitoramento, inserir no Plano de Comunicação da Concessionária e realizar campanhas informativas e orientativas alertando sobre o atropelamento de animais silvestres no trecho concessionado, e da importância de reportar os eventos de atropelamento à Concessionária por meio do canal de comunicação 0800. O monitoramento deverá ser especialmente fortalecido nas áreas de maiores concentrações de remanescentes de vegetação nativa na área de influência direta do empreendimento, especialmente na zona de amortecimento do Parque Estadual da Serra do Cabral e nas linhas de conectividade ambiental com outras UCs adjacentes à Serra do Cabral. A metodologia de monitoramento deverá ser aprovada pelo Órgão Ambiental competente.

Prazo:

- Apresentação ao Órgão Ambiental do plano de monitoramento: 135 dias após concessão da LAC.
- Implantação e duração do monitoramento: início imediato após aprovação da metodologia pelo Órgão Ambiental de modo a possibilitar a montagem de banco de dados por maior período possível e deverá se estender durante a execução das obras e dois (2) anos após a conclusão das obras.

- Realização de campanhas informativas e orientativas alertando sobre o atropelamento de animais silvestres no trecho concessionado, por meio do canal de comunicação 0800, devendo mantê-las ao longo da vigência da Licença de Operação.

Justificativa

Para que as passagens de fauna a serem implantadas ao longo da rodovia ECO-135 cumpram o propósito de evitar os atropelamentos, é necessário que primeiro sejam identificadas às espécies e os trechos onde há maior frequência de travessia de animais silvestres.

De acordo com especialistas e trabalhos científicos publicados sobre o tema, é fundamental que para as diferentes espécies da fauna (em função de comportamento, hábitos, locomoção e etc) sejam avaliadas tipologias diversas de estruturas de transposição da rodovia.

Além disso, é consenso que de acordo com a característica de cada região, como por exemplo, localização de curso d'água, relevo, presença de remanescente de vegetação nativa, dentre outras, a fauna tende a atravessar as vias em locais pré-determinados, sendo fundamental, portanto, que haja monitoramento prévio à construção das passagens.

Condicionante nº 2 Apresentar estudo indicando os locais e tipologia das passagens de fauna e estruturas complementares a serem construídas com cronograma de execução, e implantá-las ao longo da rodovia. Além dos resultados preliminares do monitoramento de que trata a condicionante anterior, para a escolha das modalidades das passagens de fauna, deverão ser considerados os trabalhos científicos publicados sobre o tema, avaliando a eficiência das diferentes tipologias. O estudo deverá ser aprovado pelo Órgão Ambiental competente e a data final para implantação das passagens deve ser até a conclusão as obras.

Prazo:

- Apresentação do estudo e cronograma de implantação das estruturas das passagens de fauna, contado após o início do monitoramento do trecho:
 - THs 1 e 2 – após 60 dias;
 - THs 3 e 6 – após 90 dias; e
 - THs 4 e 5 – após 135 dias.
- Implantação das estruturas das passagens: de acordo com cronograma aprovado pelo Órgão Ambiental devendo coincidir com a conclusão das obras na rodovia.

Justificativa

Com dados preliminares do monitoramento da fauna, se torna possível apresentar projeto de construção das passagens. Fundamental destacar que se tratando de uma LAC, se torna possível que as passagens sejam construídas concomitantes com as obras de engenharia, que além de

diminuir os custos de implantação, permite estruturas (se for o caso) mais elaboradas e, portanto, que possam representar maior eficiência na travessia dos animais silvestres.

Condicionante nº 3 Monitoramento das passagens de fauna e estruturas complementares implantadas ao longo da rodovia para verificação de sua eficiência. Após o término do monitoramento da travessia e atropelamento da fauna na ECO -135 (pelo período de 02 anos conforme redação da condicionante de número XX), bem como obtenção de dados preliminares do monitoramento das passagens de fauna, deverá ser apresentado ao órgão ambiental competente relatório técnico avaliando a eficiência dessas estruturas. Caso se chegue à conclusão pela necessidade de melhorias/adaptações, essas deverão ser implantadas de acordo com cronograma de execução a ser aprovado pelo órgão ambiental competente.

Prazo para monitoramento das passagens: 5 anos após conclusão das passagens.

Justificativa

É fundamental que as passagens construídas sejam monitoradas por períodos mais longos (inclusive após possíveis adaptações que forem necessárias), garantindo-se assim que no futuro possa ser avaliada sua eficiência.

Além disso, é importante destacar que o tempo de monitoramento da travessia e atropelamento na ECO 135 (60, 90 e 135 dias) previsto na condicionante nº XX que irão subsidiar a definição dos locais e tipologia das estruturas das passagens de fauna, podem não ser tecnicamente suficientes.

O ideal é que se fizesse o monitoramento no período seco e chuvoso quando a fauna se comporta de maneira diversa.

No entanto, considerando que esses estudos não foram exigidos preliminarmente pelo órgão ambiental competente, e conforme já dito é de grande importância que as passagens sejam construídas concomitantes com as obras de engenharia, entendemos que com dados preliminares do monitoramento as passagens poderiam ser construídas, desde que ao final do estudo, caso se verifique pela necessidade de adaptação de alguma das estruturas, elas sejam executadas.

É o nosso parecer,

Lígia Vial Vasconcelos

Angá

