

Parecer de Vistas Amda

Trata-se de requerimento de exclusão de condicionante apresentado pela ECO 135 Concessionária de Rodovias S/A, em face da decisão proferida pela Câmara de Infraestrutura de Energia, Transporte, Saneamento e Urbanização (CIF) do Conselho Estadual de Política Ambiental (COPAM) que concedeu a Licença Ambiental nº LOC Nº 009/2021.

A empresa solicita exclusão da condicionante de nº 15 do Parecer Único nº 0218899/2021, que exige a compensação ambiental da lei do SNUC (Lei Federal nº 9.985/2000).

A condicionante supracitada foi sugerida pela SUPRI, responsável pela análise técnica e jurídica do licenciamento.

No entanto, no âmbito dessa Câmara Normativa Recursal, a Semad se manifestou favorável a exclusão da condicionante, discordando no posicionamento da SUPRI.

Em suma, o parecer do órgão ambiental pelo provimento do recurso, argumenta que parte dos impactos da operação da rodovia objeto do licenciamento, tratam-se na verdade de mero “riscos ambientais”, que podem ou não se concretizar.

Além disso, que os impactos propriamente ditos, não seriam de âmbito significativos, e, portanto, não se justificaria a incidência da compensação ambiental, conforme abaixo se vê nos trechos transcritos:

*” Conforme já descrito acima, o empreendedor apresentou nos estudos os impactos decorrentes da operação da rodovia, **porém ocorre que parte dos impactos apresentados, são na realidade considerados como riscos ambientais**”. (grifo nosso)*

“Os riscos ambientais têm potencialidade em ocorrer, e ocorrendo, causam o dano/alteração, diferentemente do impacto, que é a alteração em si, seja ela reversível ou irreversível.

Dessa forma, os “impactos”**: Alteração na qualidade do ar e níveis de ruídos; Alteração da qualidade dos recursos hídricos; Riscos de contaminação do solo e das águas superficiais e subterrâneas devido a ocorrência de acidentes com cargas perigosas; Aumento do Risco de Incêndios em Remanescentes Nativos e Perda de Indivíduos da Fauna Decorrente de Atropelamentos **são considerados riscos ambientais advindos da operação do empreendimento,

uma vez que, o fato da rodovia estar em operação não é garantia de que os mesmos ocorram.

(grifo nosso)

*Ainda, ao ser analisado o conjunto de impactos, propriamente ditos, da operação, eles não foram classificados como significativo. E, **embora, impactos significativos tenham ocorrido décadas atrás, com a implantação da rodovia, os mesmos não continuam a ocorrer durante a operação.** (grifo nosso)*

Inicialmente é fundamental destacar que nosso ordenamento jurídico determina a obrigatoriedade do processo de licenciamento ambiental para obras ou atividades potencialmente causadoras de impacto ambiental, conforme art. 2º da Resolução Conama nº 237/97:

Art. 2º. A localização, construção, instalação, ampliação, modificação e operação de empreendimentos e atividades utilizadoras de recursos ambientais consideradas efetiva ou **potencialmente poluidoras**, bem como os empreendimentos capazes, sob qualquer forma, de causar degradação ambiental, dependerão de prévio licenciamento do órgão ambiental competente, sem prejuízo de outras licenças legalmente exigíveis (grifo nosso).

E da mesma forma, no licenciamento ambiental de empreendimentos potencialmente causadores de significativo impacto ambiental é devida a incidência da compensação ambiental do SNUC.

Sua natureza está intimamente ligada aos princípios da prevenção e do poluidor-pagador que norteiam nosso direito ambiental.

A precaução relaciona-se a ação antecipada pela existência de risco iminente de impacto ambiental.

A Declaração da Conferência da Rio-92, no seu princípio 15, determina que o instituto da precaução deverá ser amplamente observado pelos Estados de acordo com suas capacidades e, quando houver danos sérios ou riscos irreversíveis ou ausência de certeza científica, devem ser postergadas iniciativas economicamente viáveis, mas passíveis de provocar degradação ambiental.

Já o princípio do poluidor pagador, citando Danny Monteiro da Silva “pressupõe que os custos ambientais decorrentes **da atividade poluidora ou potencialmente poluidora** não sejam suportados pelos poderes públicos nem por terceiros, mas única e exclusivamente pelo beneficiário da atividade degradadora e, indiretamente, pelo consumidor do produto ou serviço oriundo dessa atividade, evitando-se, assim, a socialização generalizada dos prejuízos ecológicos advindos dessas atividades.” (grifo nosso).

E a compensação ambiental trazida pelo SNUC é justamente a garantia de o que o poluidor pagador suporte os custos ambientais de sua atividade econômica, e deve ser aplicada toda vez que houver efetivo ou potencial impacto significativo.

De outra forma, corre-se o risco de que ocorra o impacto na implantação ou operação do empreendimento, e a sociedade tenha que arcar com as externalidades sem que haja a devida reparação por parte do empreendedor, desrespeitando o supracitado princípio da precaução.

No que tange ao caso em tela, é importante fazermos análise do Parecer Único apresentado pela SUPRI, no qual traz a descrição dos impactos negativos da atividade objeto do licenciamento, e sugere-se a incidência da compensação do SNUC.

Ao dispor sobre a fixação da compensação, o PU faz a seguinte afirmação:

“Baseado no EIA/RIMA apresentado, e ainda de acordo com o que foi detalhado no item específico de impactos ambientais e medidas mitigadoras, concluímos que o empreendimento discutido neste parecer é considerado de significativo impacto ambiental, havendo, assim, a obrigatoriedade de se realizar a compensação ambiental.”

Posteriormente, descreve os impactos da operação da atividade, os quais destacamos alguns dos mais relevantes e em seguida tecemos comentários.

“ 5.1 Alteração na qualidade do ar e níveis de ruídos

Para a operação da rodovia a qualidade do ar pode ser impactada pela emissão de gases dos veículos que transitam pelo local, bem como as vias secundárias de acesso não pavimentadas, ou seja, vicinais de acesso as comunidades e propriedades rurais. Da mesma forma, a alteração dos níveis de ruído se dá pelo tráfego de veículos, motores, frenagens. Apesar de serem impactos significativos, local, de duração permanente, reversível e de média magnitude, o empreendedor não propôs medidas para mitigação. Foi considerado também como fonte de alteração da

qualidade do ar, a ocorrência de queimadas. Neste caso, as medidas previstas por um programa de controle e combate a incêndio seriam de grande importância para mitigação.

Apesar de serem impactos significativos, local, de duração permanente, reversível e de média magnitude, o empreendedor não propôs medidas para mitigação. Foi considerado também como fonte de alteração da qualidade do ar, a ocorrência de queimadas. Neste caso, as medidas previstas por um programa de controle e combate a incêndio seriam de grande importância para mitigação

Importante aqui ressaltar alguns aspectos:

- Mesmo que o empreendedor tivesse proposto medidas de mitigação para o impacto descrito no PU, entendemos que não há tecnologia disponível que consiga anular ou evitar a emissão de gases de efeito estufa pelos veículos automotores que trafegam na operação da atividade licenciada. Ou seja, o impacto é continuado, irreversível e significativo.
- Não há que se falar em mero risco de dano conforme afirma o parecer da Semad. Trata-se de potencial impacto significativo que deve ser considerado pelo órgão ambiental, como muito bem o fez pela Supri no PU.

“5.2 Alteração da qualidade dos recursos hídricos

Este impacto foi considerado a partir de ocorrência de chuvas, que carregam os resíduos que se encontram na pista para os cursos d'água superficiais e também subterrâneos. A contaminação nestas superfícies pode ocorrer pelo gotejamento de hidrocarbonetos, precipitação de resíduos sólidos tais como borracha de pneus, fragmentos de lonas e de pastilhas de freio; por materiais utilizados nas atividades de manutenção da rodovia, queda de produtos transportados e acidentes com cargas potencialmente poluentes. “

“5.4 Riscos de contaminação do solo e das águas superficiais e subterrâneas devido a ocorrência de acidentes com cargas perigosas

Acidentes rodoviários envolvendo caminhões e carretas carregados com produtos perigosos (derivados petróleo e substâncias inflamáveis) na operação da rodovia podem afetar mananciais hídricos e a biota subterrânea. O solo e área cárstica se mostra com característica peculiar pois permite a infiltração de substâncias químicas no solo. Alterações de pH como outras alterações da água por meio de derramamentos de produtos químicos podem provocar mortandade de organismos aquáticos. A rodovia tem a interceptação em vários cursos d'água. Desta fora o



empreendedor deverá possuir atenção especial para ações que evitem estes acidentes no *período das obras, bem como ações de rápida contenção para os casos ocorridos. As medidas que mitigam este impacto, bem como minimizam sua geração estão previstas pelo Programa de Gestão Ambiental da Operação*”

- Os impactos de carreamento de material contaminante para os cursos d’água em função do fluxo de veículos nas rodovias, é notório. E mesmo com medidas de mitigação, não há como o empreendedor garantir que o mesmo não ocorrerá.
- Todos os anos ocorrem inúmeros acidentes com cargas contaminantes em todas as rodovias do Estado e, muitas vezes, com irreversíveis impactos para os cursos d’água. Não há que se alegar, portanto, a inexistência desse potencial impacto de âmbito significativo para qualidade dos recursos hídricos.

“5.6 Aumento do Risco de Incêndios em Remanescentes Nativos

A ocorrência de incêndios nas margens da rodovia é causada pelos usuários devido ao aumento do fluxo de pessoas e veículos na rodovia. Para mitigação desse impacto deverão ser implantados o Programa de Educação Ambiental – PEA, Gerenciamento da Faixa de Domínio e programa de controle e combate a incêndios.”

- Mesmo com a implantação de excelentes programas de controle e combate a incêndio florestais, conforme sugere a Supri no PU, é consenso e notório a grande quantidade de incêndios que se iniciam na beira das rodovias no Estado e assolam a vegetação nativa.
- Os impactos ambientais desses incêndios para a flora e fauna são de grande magnitude e completamente irreversíveis. Não há quaisquer medidas de mitigação ou tecnologia que possa reverter a perda dessa biodiversidade.
- De acordo com pesquisas e dados publicados incêndios florestais são uma das principais causas de perda de biodiversidade no mundo, e principalmente no Brasil e Minas Gerais.
- Não há que se falar de “riscos” ambientais, e sim de impactos efetivos e potenciais, não mitigáveis na operação das rodovias em todo Estado.
- Conforme aqui já explanado, é devido a compensação ambiental do SNUC quando são identificados **potenciais** impactos significativos.

“5.7 Aumento da Pressão Antrópica sobre os Remanescentes Nativos da AID e AII

Este impacto ocorre na fase de operação em função do aumento da ocupação humana incentivada pela melhoria de tráfego na rodovia. Esta maior ocupação pressiona áreas de vegetação nativa, ocasionando a supressão de remanescentes e/ ou degradação das formações vegetais utilizadas como pastagens ou áreas de cultivo. Para mitigação desse impacto o empreendedor propõe a implantação de medidas previstas no Programa de Educação Ambiental – PEA e Programa de Recuperação de Nascentes”

- Impacto de grande magnitude e muito bem pontuado pela Supri. As imagens satélites históricas do google demonstram o grande incentivo a ocupação humana que são as rodovias em todo país. Destaca-se que se trata de impacto continuado com grande pressão de ocupação sobre áreas naturais de vegetação nativa. Mesmo com implantação de programas, conforme sugere a Supram, não há forma de anular os efeitos negativos. Na tentativa de minimizar esse impacto a Amda vem há muitos anos sugerindo que sejam feitos estudos e criadas UCs para proteção dos remanescentes de vegetação nativa ao longo das rodovias, mas infelizmente essa medida é porquíssimo implantada pelo Estado.

“5.8 Perda de Indivíduos da Fauna Decorrente de Atropelamentos

Durante a fase de operação das obras de ampliação, o movimento de máquinas e veículos contribuirão com ações potencializadoras deste impacto. Além disso, a fragmentação de habitat, o aumento no fluxo veículos, a alteração nas condições de deslocamento das pessoas e no escoamento da produção, podem vir a potencializar este impacto. Como medidas mitigadoras e recomendações o empreendedor pretende: • Implantar o programa de monitoramento da fauna; • Programa de Afugentamento e Resgate de Fauna; • Programa de Gestão Ambiental da Operação; • Programa de educação ambiental – PEA.”

- Talvez seja esse o maior dos impactos de operação das rodovias em todo o país. Dados publicados pela UFLA, do Centro Brasileiro de Ecologia de Estradas, estimam que 475.000.000 de animais silvestres morram anualmente atropelados nas rodovias em todo país. São 17 animais por segundo.
- Além dos animais mortos, em Minas Gerais, os Cetras de todo o Estado recebem diariamente centenas de animais gravemente feridos por atropelamento.

- Muitas das espécies mortas nas rodovias estão criticamente ameaçadas de extinção como onça pintada, lobo-guará, tamanduá-bandeira, gato mourisco e etc. E a perda de um indivíduo tem prejuízo enorme de longo prazo para sobrevivência da espécie,
- É de se espantar que a Semad tenha considerado em seu parecer que esse impacto, de grande magnitude, continuado, sem qualquer medida que o empreendedor possa tomar que o anule, seja um “mero risco” na operação do empreendimento.
- Mesmo que sejam adotadas pelo empreendedor as medidas previstas pela Supri, não há como garantir que não haverá atropelamentos diários na operação do empreendimento. Como anteriormente dito, a perda de um lobo-guará, por exemplo, justificaria por si só a incidência da compensação ambiental do SNUC.
- Ressalta-se que a medida de mitigação que comprovadamente na literatura surte maior efeito na mitigação desse impacto, é implantação de passagens de fauna, o que aparentemente não foi exigido do empreendedor. E mesmo se o tivesse, ainda assim seria um potencial grande impacto para a atividade pretendida.

Dessa forma, entendemos que a compensação ambiental do SNUC é devida no processo em questão pelos inúmeros impactos significativo efetivos e potenciais da operação do empreendimento para a biodiversidade.

È o parecer.

Lígia Vial Vasconcelos.