
RE: Atendimento ao pedido de vistas - PA SEI 2090.01.0008714/2026-06

De Jaqueline Lemos Borges <jaqueline.borges@meioambiente.mg.gov.br>

Data Qui, 2026-10-01 15:23

Para Helen Monteiro De Araújo <helen.araujo@jaguarmining.com.br>

Hellen,

Que bom !!

Sobre os outros processos, poderia verificar se os números estão corretos?

Atenciosamente,

Jaqueline

De: Helen Monteiro De Araújo <helen.araujo@jaguarmining.com.br>

Enviado: quinta-feira, 1 de outubro de 2026 15:22

Para: Jaqueline Lemos Borges <jaqueline.borges@meioambiente.mg.gov.br>

Assunto: RES: Atendimento ao pedido de vistas - PA SEI 2090.01.0008714/2026-06

ATENÇÃO: Este e-mail foi enviado a partir de uma fonte externa ao Sisema. Nunca forneça dados pessoais, especialmente usuários/senhas de acesso. Não envie ou abra quaisquer links/anexos, a menos que você tenha certeza da identidade do remetente.

Jaqueline, retificando:

Agora consegui o acesso!

Obrigada pelo apoio!

Helen Araújo

De: Helen Monteiro De Araújo

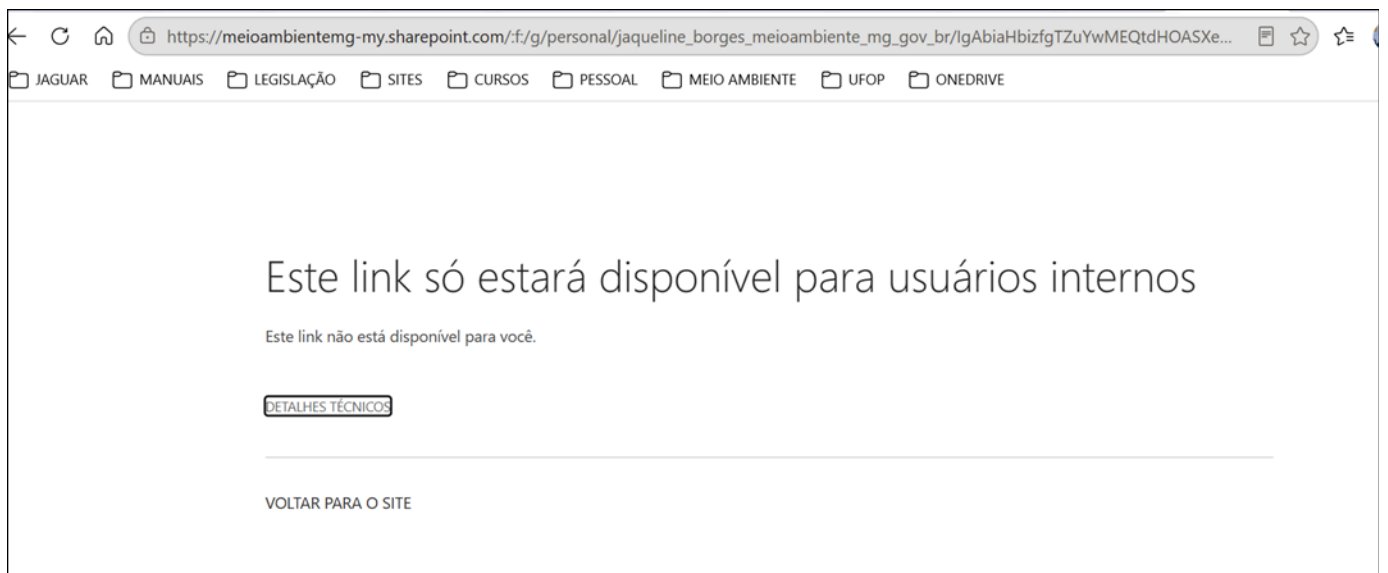
Enviada em: quinta-feira, 1 de outubro de 2026 15:21

Para: 'Jaqueline Lemos Borges' <jaqueline.borges@meioambiente.mg.gov.br>

Assunto: RES: Atendimento ao pedido de vistas - PA SEI 2090.01.0008714/2026-06

Boa tarde, Jaqueline!

Ao clicar no link enviado, aparece o seguinte erro:



Poderia, por favor, verificar as configurações do link?

Muito obrigada!
Helen Araújo

De: Jaqueline Lemos Borges <jaqueline.borges@meioambiente.mg.gov.br>
Enviada em: quinta-feira, 1 de outubro de 2026 15:18
Para: Helen Monteiro De Araújo <helen.araujo@jaguarmining.com.br>
Assunto: ENC: Atendimento ao pedido de vistas - PA SEI 2090.01.0008714/2026-06

Geralmente, você não recebe emails de jaqueline.borges@meioambiente.mg.gov.br. [Saiba por que isso é importante](#)
ATENÇÃO: Esse e-mail não é de um fornecedor cadastrado pela Jaguar. Não clique em links ou abra anexos, a menos que reconheça o remetente ou saiba que o conteúdo é seguro.

ATENÇÃO: Esse e-mail foi originado fora da organização. Não clique em links ou abra anexos a menos que reconheça o remetente ou saiba que o conteúdo é seguro.

Prezada, boa tarde!

Segue link para acesso aos processos  [Serras do Oeste novo](#).

Atenciosamente,
Jaqueline Lemos Borges
CAF-NAO/URA LM

De: Jaqueline Lemos Borges
Enviado: quarta-feira, 30 de setembro de 2026 16:48
Para: meioambientesei@jaguarmining.com.br <meioambientesei@jaguarmining.com.br>
Assunto: Atendimento ao pedido de vistas - PA SEI 2090.01.0008714/2026-06

Prezados, boa tarde!

Em relação ao pedido de vistas protocolado por meio do processo SEI nº 2090.01.0008714/2026-06, encaminho o link para acesso aos seguintes processos: **PA nº 22352/2011/004/2011 e PA nº 22352/2011/003/2011**.

Quanto aos demais processos mencionados no pedido, solicitamos, por gentileza, a verificação dos números informados, uma vez que não localizamos os respectivos processos em nossos Sistemas ou em planilhas de controle.

 [Serras do Oeste novo](#)

Aguardamos o retorno para continuidade do atendimento à demanda.

Atenciosamente,
Jaqueline Lemos Borges
CAF-NAO/URA LM

Unidade Regional Colegiada Leste Mineiro (URC LM) do Conselho Estadual de Política Ambiental – COPAM

Item 6.1 da pauta da 164ª Reunião Ordinária – Parecer de vista

Campo	Dado
Processo	PA/SEI nº 2300.01.0145525/2024-28
Requerente	Departamento de Estradas de Rodagem do Estado de Minas Gerais – DER-MG (CNPJ 17.309.790/0001-94)
Empreendimento	Melhoria e pavimentação da Rodovia MG-314, trecho MG-416 (Peçanha) – LMG-744 (Coroaci), extensão de 36,92 km
Objeto	Intervenção ambiental em bioma Mata Atlântica, estágio médio de regeneração, não vinculada ao licenciamento ambiental
Parecer do órgão	Parecer Técnico IEF/URFBio Rio Doce – NUREG nº 53/2024 (SEI 103439905): deferimento integral

I – RELATÓRIO

Trata-se do Processo Administrativo SEI nº **2300.01.0145525/2024-28**, instaurado a partir de requerimento formulado pelo **Departamento de Estradas de Rodagem do Estado de Minas Gerais – DER-MG**, visando à obtenção de autorização para intervenções ambientais necessárias às obras de melhoria e pavimentação da Rodovia MG-314, no trecho compreendido entre a MG-416, em Peçanha, e a LMG-744, em Coroaci.

Conforme o Parecer Técnico IEF/URFBIO Rio Doce – NUREG nº 53/2024, o requerimento do DER-MG contempla as seguintes intervenções, destinadas à melhoria, alargamento e pavimentação da Rodovia MG-314, entre Peçanha e Coroaci:

Intervenção	Área requerida	Passível de aprovação (IEF)
Supressão de cobertura vegetal nativa para uso alternativo do solo	37,9877 ha	37,9877 ha
Intervenção com supressão de vegetação nativa em APP	2,1970 ha	2,1970 ha
Intervenção sem supressão de vegetação nativa em APP	3,0379 ha	3,0379 ha
Corte de árvores isoladas nativas vivas	1,8013 ha (370 árvores)	1,8013 ha (370 árvores)

A Área Diretamente Afetada soma 113,1026 ha. Nela há 27,9423 ha de Floresta Estacional Semidecidual em estágio inicial e **10,0454 ha em estágio médio de regeneração**. O rendimento lenhoso estimado é de 1.884,5566 m³ de lenha e 619,7880 m³ de madeira nativa.

O levantamento florístico registrou, ainda, a ocorrência de espécies ameaçadas de extinção, inclusive *Xylopia brasiliensis*, *Apuleia leiocarpa*, *Ocotea odorifera*, *Cedrela fissilis* e *Dalbergia nigra*, esta última em número expressivo, além de espécies objeto de proteção especial.

A documentação técnica registra igualmente que a área de intervenção se encontra inserida em região considerada de prioridade **“Extremamente Alta” para conservação da biodiversidade**, circunstância especialmente relevante para a avaliação dos impactos decorrentes da fragmentação de habitats, supressão de vegetação e implantação e operação da infraestrutura rodoviária.

O empreendimento foi enquadrado, segundo o Parecer Técnico, no código **E-01-03-1**, relativo à pavimentação e/ou melhoramentos de rodovias, possuindo extensão aproximada de **36,92 km**. No âmbito da classificação adotada pelo órgão ambiental, foi considerado empreendimento de classe 2, com critério locacional 1, sujeito a **Licenciamento Ambiental Simplificado – LAS/RAS**.

Não obstante a reconhecida sujeição do empreendimento a licenciamento ambiental, o processo ora submetido à URC LM foi formalizado e conduzido como **processo de autorização para intervenção ambiental não vinculado ao licenciamento ambiental**.

Com efeito, o próprio Parecer Técnico evidencia a dissociação procedimental. Entre as condicionantes propostas para a Autorização para Intervenção Ambiental, o item 9 determina ao DER-MG **“Apresentar cópia da Licença Ambiental Simplificada”**, estabelecendo prazo de **60 dias após a emissão da licença ambiental**.

No tocante à fauna, o próprio estudo técnico reconheceu, dentre os impactos ambientais associados ao empreendimento rodoviário, o **aumento do índice de atropelamentos e acidentes com animais silvestres**. Como condicionante específica relacionada à fauna, contudo, previu-se tão somente a apresentação de **relatório simplificado descrevendo as ações de afugentamento de fauna silvestre terrestre realizadas durante as atividades de supressão**, somente ao final de três anos do início da vigência da AIA.

As demais compensações propostas são: (i) Executar o Projeto Técnico de Recuperação de Áreas Degradadas e Alteradas (PRADA) em área total de 12,1320 ha; (ii) Apresentar relatório após a implantação dos projetos indicando as espécies e o número de mudas plantadas, tratos silviculturais adotados e demais informações pertinentes; (iii) Apresentar relatórios anuais com anexo fotográfico para avaliação da situação do plano; (iv) Apresentar relatório final da execução do projeto com anexo fotográfico; (v) Apresentar cumprimento do TERMO DE COMPROMISSO DE COMPENSAÇÃO FLORESTAL – TCCF nº. 132026462/2026, formalizado no processo SEI nº 2300.01.0145525/2024-28, para cumprimento da compensação definida no art. 5º da Resolução CONAMA nº 369, de 28 de março de 2006, por intervenção ambiental em APP; (vi) Apresentar cumprimento do TERMO DE COMPROMISSO DE COMPENSAÇÃO FLORESTAL – TCCF nº. 132026462/2026, formalizado no processo SEI nº 2300.01.0145525/2024-28, para compensação da intervenção ambiental pelo corte ou supressão de vegetação primária ou secundária em estágio médio ou avançado de regeneração no Bioma Mata Atlântica.

O órgão ambiental concluiu pelo **deferimento integral**.

O feito foi submetido à apreciação da **164ª Reunião Ordinária da Unidade Regional Colegiada Leste Mineiro – URC LM do Conselho Estadual de Política Ambiental – COPAM**, realizada em **2 de setembro de 2026**, constando da pauta como item 6.1, na categoria de **“Processo Administrativo para exame de requerimento para Intervenção Ambiental em bioma Mata Atlântica, em estágio de regeneração médio ou avançado, não vinculado ao Licenciamento Ambiental”**.

Na ocasião, foi formulado **pedido de vista pela Conselheira subscritora, representante do Ministério Público do Estado de Minas Gerais**, circunstância expressamente consignada na decisão da 164ª Reunião Ordinária da URC Leste Mineiro e posteriormente publicada no Diário do Executivo de Minas Gerais de **5 de setembro de 2026**.

O presente parecer é, portanto, apresentado **em retorno do pedido de vista** para apreciação pelo colegiado.

É o relatório.

II – FUNDAMENTAÇÃO

II.1. Da necessidade de definição prévia acerca da exigibilidade de EIA/RIMA

A primeira questão a ser enfrentada não diz respeito à existência de utilidade pública da obra rodoviária nem à adequação quantitativa das compensações florestais propostas, mas à necessidade de Estudo de Impacto Ambiental e do respectivo Relatório (EIA/RIMA), o que afastaria o enquadramento em LAS/RAS.

A Constituição da República, em seu art. 225, § 1º, IV, determina a realização de estudo prévio de impacto ambiental, com publicidade, para instalação de obra ou atividade potencialmente causadora de significativa degradação do meio ambiente.

No mesmo sentido, o art. 15 da Lei Federal nº 11.428/2006 prevê a exigência de Estudo Prévio de Impacto Ambiental quando se tratar de obra ou atividade potencialmente causadora de significativa degradação do meio ambiente, asseguradas a publicidade e a participação pública.

A Lei Estadual nº 21.972/2016 igualmente reconhece regime procedimental diferenciado para os processos submetidos a EIA/RIMA, inclusive estabelecendo prazo de análise distinto.

No presente caso, a exigibilidade de EIA/RIMA encontra respaldo em dois fundamentos complementares: de um lado, no enquadramento do empreendimento nas hipóteses previstas na Resolução CONAMA nº 01/1986; de outro, em fundamento autônomo, na significativa degradação ambiental evidenciada pelas características e circunstâncias concretas do empreendimento, nos termos do art. 225, § 1º, IV, da Constituição Federal – ambos os fundamentos examinados à luz do regime jurídico atualmente vigente, especialmente da Lei Federal nº 15.190, de 8 de agosto de 2025 – Lei Geral do Licenciamento Ambiental.

a) Enquadramento na Resolução CONAMA nº 01/1986 e sua interpretação à luz da Lei Federal nº 15.190/2025

A Resolução CONAMA nº 01/1986, que estabelece critérios básicos e diretrizes gerais para a avaliação de impacto ambiental, dispõe, em seu art. 2º, que dependerá da elaboração de Estudo de Impacto Ambiental e respectivo Relatório de Impacto Ambiental

– EIA/RIMA o licenciamento de atividades modificadoras do meio ambiente, indicando expressamente, entre elas as “Estradas de rodagem com duas ou mais faixas de rolamento”.

A hipótese normativa permanece especialmente relevante para o exame do empreendimento em questão. A própria Secretaria de Estado de Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável – SEMAD relaciona, entre as atividades passíveis de EIA/RIMA à luz da Resolução CONAMA nº 01/1986, as “estradas de rodagem com duas ou mais faixas de rolamento” (Disponível em: <https://meioambiente.mg.gov.br/w/estudos-passiveis-de-eia/rima>).

No presente caso, o empreendimento consiste no melhoramento, alargamento e pavimentação de 36,92 km da MG-314, rodovia estadual com tráfego nos dois sentidos, o que pressupõe ao menos uma faixa de rolamento por sentido. A natureza da obra, portanto, insere o empreendimento no campo material expressamente contemplado pelo art. 2º, I, da Resolução CONAMA nº 01/1986, circunstância que constitui relevante fundamento para a análise da necessidade de EIA/RIMA.

A incidência da Resolução CONAMA nº 01/1986, contudo, deve atualmente ser examinada de forma sistemática com a **Lei Federal nº 15.190/2025**, norma geral posterior que regulamenta o art. 225, § 1º, IV, da Constituição da República e disciplina os critérios para definição dos procedimentos e estudos ambientais exigíveis.

Com efeito, o art. 18, § 1º, da Lei nº 15.190/2025 estabelece que a definição dos procedimentos e modalidades de licenciamento, bem como dos tipos de estudo ou relatório ambiental, deve ser realizada pela autoridade licenciadora mediante enquadramento da atividade ou do empreendimento segundo critérios de **localização, natureza, porte e potencial poluidor**. Ao mesmo tempo, o § 4º do mesmo dispositivo estabelece limite material à escolha do estudo ambiental, ao dispor que somente não será exigido EIA/RIMA quando a autoridade licenciadora considerar que a atividade ou o empreendimento **não é potencialmente causador de significativa degradação do meio ambiente**.

A legislação superveniente, portanto, recomenda que a previsão contida no art. 2º, I, da Resolução CONAMA nº 01/1986 não seja considerada de forma isolada ou meramente automática, mas integrada à avaliação concreta das características e dos impactos do empreendimento. Isso não retira relevância da previsão regulamentar referente às estradas

de rodagem; ao contrário, faz dela um importante elemento normativo a ser conjugado com os critérios e parâmetros atualmente fixados pela Lei Geral do Licenciamento Ambiental.

Desse modo, o fato de o empreendimento rodoviário enquadrar-se na tipologia expressamente contemplada pela Resolução CONAMA nº 01/1986, associado às suas características concretas e à magnitude das intervenções ambientais pretendidas, reforça a necessidade de manifestação **expressa e tecnicamente fundamentada** do órgão licenciador acerca da exigibilidade do EIA/RIMA. Não se mostra suficiente, para afastá-lo, a mera classificação do empreendimento segundo sua extensão ou seu enquadramento abstrato como empreendimento de menor porte, sem que se demonstre, à luz do art. 18, § 4º, da Lei nº 15.190/2025, que a obra não apresenta potencial de significativa degradação ambiental.

A classificação estadual prevista na DN COPAM nº 217/2017 continua relevante para a definição do enquadramento administrativo do empreendimento no âmbito estadual, mas não dispensa, por si só, a análise material exigida pela Constituição da República e pela legislação federal superveniente quanto ao potencial de significativa degradação ambiental.

b) Fundamento autônomo: significativa degradação ambiental demonstrado pelas características concretas do empreendimento

Ainda que se afastasse, para fins argumentativos, a incidência direta da hipótese prevista no art. 2º, I, da Resolução CONAMA nº 01/1986, subsistiria fundamento autônomo para a exigência de avaliação específica acerca da necessidade de EIA/RIMA.

O art. 225, § 1º, IV, da Constituição da República exige estudo prévio de impacto ambiental, ao qual se dará publicidade, para instalação de obra ou atividade **potencialmente causadora de significativa degradação do meio ambiente**. No mesmo sentido, o art. 15 da Lei Federal nº 11.428/2006 **prevê a exigência de Estudo Prévio de Impacto Ambiental** quando se tratar de obra ou atividade potencialmente causadora de significativa degradação do meio ambiente que possa atingir vegetação do Bioma Mata Atlântica, asseguradas a publicidade e a participação pública.

A Lei Federal nº 15.190/2025 reafirma esse critério material. Seu art. 18, § 4º, somente admite o afastamento do EIA/RIMA quando a autoridade licenciadora concluir que a atividade ou o empreendimento não é potencialmente causador de significativa degradação ambiental. Em igual sentido, o art. 19, § 2º, determina expressamente a

apresentação de EIA no caso de atividade ou empreendimento potencialmente causador de significativa degradação do meio ambiente, enquanto o art. 20, § 3º, dispõe que no caso de atividade ou de empreendimento potencialmente causador de significativa degradação do meio ambiente, o licenciamento bifásico requer a apresentação de EIA para a emissão de LP ou de LP/LI.

No caso concreto, a análise não pode se restringir à extensão linear da rodovia ou à classificação abstrata de porte adotada na DN COPAM nº 217/2017. Devem ser consideradas conjuntamente a localização da intervenção, a natureza da obra, a sensibilidade ambiental da área afetada e a magnitude, duração, cumulatividade e sinergia dos impactos potencialmente decorrentes de sua implantação e operação.

Os elementos constantes dos autos revelam, entre outros aspectos:

- A supressão de 10,0454 ha de Mata Atlântica em estágio médio e 27,9423 ha em estágio inicial;
- Impactos em área de prioridade **extremamente alta** para conservação da biodiversidade, o que atraiu a competência do COPAM (art. 14, XI, da Lei Estadual nº 21.972/2016);
- A supressão de 1.346 indivíduos ameaçados de extinção;
- interferência em APP e em Reservas Legais de terceiros;
- impacto sobre a fauna reconhecido, mas não dimensionado.

A relevância desses fatores é reforçada pelo art. 29 da Lei nº 15.190/2025, que determina que o EIA contemple, entre outros elementos, a análise das **alternativas tecnológicas e locacionais**, o diagnóstico ambiental integrado das áreas de influência, a identificação e avaliação dos impactos relevantes, inclusive de suas **propriedades cumulativas e sinérgicas**, as medidas de prevenção, mitigação e compensação e os programas de acompanhamento e monitoramento.

Esses são precisamente os aspectos que, no presente caso, demandam avaliação integrada. A supressão da vegetação protegida não constitui evento ambiental isolado, mas consequência direta de um empreendimento rodoviário cuja implantação e posterior operação produzem efeitos permanentes sobre a paisagem, a conectividade dos remanescentes florestais, a circulação da fauna e a dinâmica ambiental da área de influência.

Também por essa razão, a avaliação prevista no art. 14 da Lei Federal nº 11.428/2006 acerca da **inexistência de alternativa técnica e locacional** ambientalmente menos gravosa não deve ser realizada de forma compartimentada, exclusivamente no procedimento de intervenção florestal, mas articulada à avaliação ambiental global do empreendimento, especialmente quando a própria solução de engenharia adotada determina a extensão e a localização das supressões pretendidas.

Além disso, a ocorrência de espécies ameaçadas de extinção na área diretamente afetada, inclusive com registro de 1.346 indivíduos, constitui elemento especialmente relevante para a caracterização do potencial de significativa degradação ambiental e, conseqüentemente, para a definição acerca da exigibilidade de EIA/RIMA, não se mostrando suficiente, sem fundamentação técnica específica, a mera apresentação do relatório de não agravamento pelo empreendedor.

Nesse contexto, os elementos existentes nos autos revelam, no mínimo, a necessidade de exame técnico específico e devidamente motivado acerca do potencial de significativa degradação ambiental do empreendimento. **Não se identifica fundamentação suficiente para afastar o EIA/RIMA simplesmente a partir do enquadramento do empreendimento como classe 2 ou de sua submissão, em abstrato, ao LAS/RAS.**

Ao contrário, diante da conjugação dos fatores ambientais identificados e do regime jurídico atualmente vigente, a opção por estudo ambiental menos abrangente pressupõe demonstração técnica expressa de que, apesar dessas características, o empreendimento não é potencialmente causador de significativa degradação ambiental, nos termos do art. 18, § 4º, da Lei Federal nº 15.190/2025.

Ausente essa demonstração, permanece sem adequada fundamentação a opção pelo LAS/RAS, razão pela qual a definição do estudo ambiental exigível constitui questão antecedente à autorização das intervenções ambientais submetidas à apreciação deste Colegiado.

II.2. Da impossibilidade de autorização para intervenção ambiental dissociada do licenciamento

Outra questão que merece destaque é a própria **estrutura procedimental adotada para a análise ambiental do empreendimento.**

A Lei Estadual nº 21.972/2016 estabelece, em seu art. 16, que a construção, instalação, ampliação e funcionamento de atividades e empreendimentos utilizadores de recursos ambientais, efetiva ou potencialmente poluidores ou capazes de causar degradação ambiental, dependem de **prévio licenciamento ambiental**. A legislação mineira prevê como modalidades o licenciamento trifásico, concomitante e simplificado.

No caso examinado, não existe controvérsia acerca da sujeição da obra ao licenciamento ambiental. O próprio Parecer Técnico enquadra o empreendimento na tipologia E-01-03-1 da DN COPAM nº 217/2017, identifica extensão de aproximadamente 36,92 km e o considera sujeito a LAS/RAS.

O ponto central reside em que a **autorização das intervenções ambientais foi submetida ao colegiado de maneira autônoma e antecedente à conclusão do licenciamento ambiental da obra que constitui sua causa e finalidade**.

A circunstância torna-se particularmente evidente diante da condicionante nº 9 proposta pelo próprio IEF, a qual não deixa dúvidas da pretensão de se autorizar previamente a supressão de vegetação nativa, as intervenções em APP e o corte de árvores, deixando para momento posterior a apresentação de cópia da Licença Ambiental Simplificada. Todavia, com a referida condicionante, a licença, que deveria ser pressuposto, vira mera formalidade posterior, desnaturalizando a própria lógica das condicionantes, as quais servem para disciplinar a execução de um ato válido, não para suprir requisito de validade ausente.

Como cediço, o **licenciamento prévio** existe para avaliar, de forma integrada e prévia, a viabilidade ambiental da obra como um todo (art. 10 da Lei nº 6.938/1981; art. 1º, I, e art. 8º da Resolução CONAMA nº 237/1997), de modo que autorizar a supressão antes da licença inverte essa lógica: o dano florestal se consuma antes que o órgão competente se pronuncie sobre a viabilidade do empreendimento.

O art. 7º, I, do Decreto Estadual nº 47.383/2018 atribui ao IEF decidir sobre intervenções ambientais **vinculadas** “a) ao Licenciamento Ambiental Simplificado” ou “c) a empreendimentos e atividades não passíveis de licenciamento”. O caso não se enquadra na alínea “c”, pois a atividade é licenciável.

A despeito do art. 16, I, prever expressamente prazo próprio de análise para requerimentos de intervenção ambiental relativos a empreendimentos sujeitos a

Licenciamento Ambiental Simplificado – LAS ou não passíveis de licença ambiental, tal previsão **não autoriza que a avaliação material dos impactos ambientais seja fragmentada de maneira a comprometer a análise global do empreendimento**, especialmente quando a própria necessidade e extensão das supressões constituem consequências diretas do projeto rodoviário e quando subsiste questão antecedente acerca da suficiência da modalidade de licenciamento e dos estudos ambientais adotados.

O próprio Decreto nº 47.749/2019 diferencia a AIA desvinculada daquela vinculada ao licenciamento. Seu art. 8º estabelece que as autorizações para intervenção ambiental de empreendimentos vinculados a qualquer modalidade de licenciamento terão prazo coincidente com o da respectiva licença. O art. 5º, por sua vez, disciplina especificamente intervenções posteriores em empreendimentos **já licenciados**, não previstas na licença original.

No caso concreto, não se está diante de intervenção superveniente em empreendimento já regularmente licenciado. Trata-se das próprias supressões necessárias à implantação do projeto de melhoramento e pavimentação da rodovia.

A fragmentação procedimental mostra-se ainda mais preocupante diante da **magnitude, da diversidade e da sensibilidade ambiental das intervenções pretendidas**, que estão longe de ostentar caráter pontual ou de reduzida repercussão. O requerimento contempla a supressão de aproximadamente **38 ha de vegetação nativa**, intervenções em **Áreas de Preservação Permanente**, o corte de **370 árvores isoladas nativas** e, especialmente, a supressão de mais de **10 ha de vegetação secundária do Bioma Mata Atlântica em estágio médio de regeneração**, inserida em área classificada como de **prioridade extremamente alta para a conservação da biodiversidade**. Esse conjunto de intervenções, por sua extensão e relevância ecológica, reforça a necessidade de que seus impactos sejam examinados de forma **integrada ao licenciamento ambiental do empreendimento rodoviário**, e não de maneira compartimentada e antecedente à avaliação global de sua viabilidade ambiental.

Assim, embora a legislação estadual admita processamento próprio da AIA em hipóteses associadas ao LAS, a emissão da autorização **antes da definição definitiva da regularidade e suficiência do licenciamento ambiental do empreendimento rodoviário** mostra-se juridicamente questionável.

A análise das intervenções deve guardar coerência com a avaliação dos impactos cumulativos e sinérgicos da obra, das alternativas técnicas e locacionais, da fragmentação dos remanescentes florestais, da conectividade ecológica, dos efeitos sobre a fauna e dos impactos decorrentes da própria operação futura da rodovia.

O parecer também afirma que “o prazo de validade da Autorização para Intervenção Ambiental deverá coincidir com o prazo da licença ambiental” (art. 8º do Decreto nº 47.749/2019). Mas ainda não há licença, de maneira que **se revela** incoerente tratar a AIA como vinculada ao empreendimento licenciável e pretender emití-la antes da própria licença à qual seu prazo deveria estar vinculado.

Não se mostra adequada, portanto, a lógica segundo a qual primeiro se autoriza a supressão necessária à implantação do empreendimento e, posteriormente, exige-se, por condicionante, a apresentação da licença ambiental correspondente.

Por fim, destaca-se que o pedido de tratamento emergencial (Ofício 380/2025) não altera essa conclusão. O risco de perda de recursos orçamentários não configura emergência ambiental nem de defesa civil, sobretudo porque se trata de obra planejada, com tramitação desde outubro de 2024.

II.3. Outras inconsistências dos autos

Além dos óbices principais, há falhas de instrução que reforçam a necessidade de nova análise pelo órgão ambiental:

1. **Dispensa do levantamento de fauna sem motivação.** O parecer registra a dispensa da apresentação do levantamento de fauna e, em consequência, aplica o § 4º do art. 19 da Resolução Conjunta SEMAD/IEF nº 3.102/2021, com redação dada pela Resolução Conjunta SEMAD/IEF nº 3.162/2022, prevendo relatório simplificado de afugentamento. Não se identifica, contudo, fundamentação suficiente quanto à hipótese normativa concreta que autorizaria a dispensa do levantamento.
2. **Condicionante 8 contraditória.** O corpo do parecer fixa o relatório de afugentamento em até 30 dias após o vencimento da autorização. O quadro de condicionantes fixa “no final de 3 anos”, ou seja, o relatório será apresentado quando o dano há muito já ocorreu.

3. **Divergências numéricas e de datas.** A ADA aparece como 113,1026 ha e 113,4628 ha. As informações complementares teriam sido recebidas em 24/02/2024, antes da formalização do processo (21/10/2024) e do pedido das informações (26/12/2024).

II.4. Das compensações e da insuficiência das medidas propostas para proteção da fauna

O Ministério Público reconhece que foram propostas medidas compensatórias relevantes, as quais, contudo, não suprem requisito de validade, uma vez que tais medidas pressupõem uma intervenção regularmente autorizada, o que exige, antes, a adequada definição da modalidade de licenciamento e do estudo ambiental exigível, inclusive quanto à necessidade de EIA/RIMA.

Assim, embora tais medidas sejam juridicamente relevantes e devam ser **preservadas e incorporadas ao procedimento ambiental adequado**, caso o empreendimento venha a ser autorizado, sua adoção, por si só, **não é suficiente para sanar os vícios ou suprir as insuficiências verificadas na etapa antecedente de avaliação ambiental.**

Compensação ambiental não substitui licenciamento ambiental, tampouco supre eventual necessidade de EIA/RIMA. Da mesma forma, a compensação pela supressão de Mata Atlântica não afasta a exigência legal de demonstração da inexistência de alternativa técnica e locacional.

Trata-se de planos distintos da tutela ambiental: primeiro se examinam a viabilidade ambiental, as alternativas e as condições de realização da intervenção; uma vez juridicamente admitida a intervenção, incidem as medidas de prevenção, mitigação e compensação pertinentes.

No presente caso, destaca-se a insuficiência das condicionantes em relação à proteção à fauna. O próprio Parecer Técnico reconhece expressamente, dentre os impactos ambientais decorrentes do empreendimento, o **aumento do índice de atropelamentos e acidentes com animais silvestres.**

Apesar disso, a condicionante específica proposta em relação à fauna restringe-se, essencialmente, à apresentação de relatório simplificado sobre as ações de

afugentamento da fauna silvestre terrestre realizadas durante a supressão, a ser apresentado ao final de três anos do início da vigência da AIA.

A referida condicionante **não enfrenta o principal impacto permanente decorrente da operação de uma rodovia: a mortalidade de fauna por atropelamento e a fragmentação dos habitats.**

Recomenda-se, nesse cenário, que seja exigida a realização de **ao menos três campanhas de campo**, abrangendo períodos representativos da variação sazonal, destinadas a identificar os pontos de maior movimentação e travessia de fauna ao longo do trecho rodoviário, com indicação georreferenciada das áreas prioritárias para implantação de medidas de mitigação.

A partir dos resultados dessas campanhas, deverão ser definidos tecnicamente os locais e as características das **passagens de fauna**, superficiais ou subterrâneas conforme os grupos faunísticos identificados, associadas, quando tecnicamente necessário, a estruturas de direcionamento que efetivamente conduzam os animais aos pontos seguros de travessia.

Também deverão ser avaliadas e implantadas, nos pontos críticos identificados, medidas de **redução de velocidade**, sinalização específica de travessia de fauna silvestre e, quando pertinente, de animais domésticos, bem como sinalização dos limites de velocidade.

Deverá ser instituído, ainda, **programa sistemático de monitoramento de atropelamentos**, com registro georreferenciado das ocorrências, identificação taxonômica sempre que possível, data, local e circunstâncias do evento, permitindo avaliação periódica da efetividade das medidas implantadas e sua revisão adaptativa.

Por fim, os animais silvestres feridos em decorrência de atropelamentos relacionados à rodovia ou localizados durante ações de fiscalização deverão receber **atendimento médico-veterinário adequado**, inclusive em clínica ou hospital veterinário especializado quando necessário. Após total restabelecimento do animal silvestre, o DER deverá solicitar ao IEF sua destinação, encaminhando para isso o prontuário do animal e alta médica veterinária devidamente preenchidos e assinados, nos termos da regulamentação vigente do Conselho Federal de Medicina Veterinária, por meio de transporte adequado do

animal silvestre em conformidade ao estabelecido pelo IEF, devendo as ocorrências integrar os relatórios periódicos de monitoramento.

Essas medidas não substituem eventual programa de fauna exigido no licenciamento ambiental. Ao contrário, deverão ser compatibilizadas e, se necessário, ampliadas a partir dos estudos ambientais que vierem a ser exigidos.

Por essa razão, caso sejam superados os óbices jurídicos anteriormente apontados e o empreendimento venha a ser regularmente licenciado e autorizado, mostra-se necessária a inclusão de medidas específicas de proteção à fauna, dimensionadas a partir de dados de campo, devendo a condicionante 8 ser substituída ou complementada pelas seguintes:

Nº	Condicionante proposta
8-A	Apresentar relatório simplificado com a descrição das ações de afastamento de fauna silvestre terrestre, conforme termo de referência específico, incluindo 3 campanhas de campo , abrangendo períodos representativos da variação sazonal, destinadas a identificar os pontos de maior movimentação e travessia de fauna ao longo do trecho rodoviário, com indicação georreferenciada das áreas prioritárias para implantação de medidas de mitigação
8-B	Implantar as passagens de fauna definidas no projeto aprovado pelo IEF
8-C	Implantar redutores de velocidade, placas de advertência de travessia de animais silvestres e domésticos e placas de limitação de velocidade nos pontos críticos
8-D	Implantar programa sistemático de monitoramento de atropelamentos , com registro georreferenciado das ocorrências, identificação taxonômica sempre que possível, data, local e circunstâncias do evento, permitindo avaliação periódica da efetividade das medidas implantadas e sua revisão adaptativa
8-E	Garantir tratamento médico-veterinário adequado aos animais silvestres vítimas de atropelamento na rodovia, em clínica ou hospital veterinário especializado em animais silvestres
8-F	Apresentar relatório anual com a listagem dos atropelamentos na rodovia e dos animais encaminhados a clínica ou hospital veterinário

Quanto à condicionante 8-E, após o total restabelecimento do animal silvestre, o DER-MG deverá solicitar ao IEF sua destinação. Para isso, encaminhará o prontuário e a alta médico-veterinária devidamente preenchidos e assinados, nos termos da resolução vigente do Conselho Federal de Medicina Veterinária. O transporte do animal deverá observar as regras estabelecidas pelo IEF.

III – CONCLUSÃO

Diante do exposto, **devolvo os autos à Presidência**, acompanhados do presente relatório de vista, para apreciação e votação na próxima reunião ordinária da **Unidade Regional Colegiada Leste Mineiro – URC LM do Conselho Estadual de Política Ambiental – COPAM**, nos termos do art. 40, §§ 3º e 4º, do Regimento Interno do COPAM.

De todo modo, considerando as questões jurídicas e técnicas identificadas no presente parecer, **registro o encaminhamento de pedido de diligência**, para apreciação pelo Presidente do Colegiado, nos termos do art. 38 do Regimento Interno do COPAM, a ser apresentado por esta Conselheira quando da reabertura do item na próxima reunião ordinária, consistente na:

- a) remessa dos autos ao órgão ambiental competente para que se manifeste, de forma expressa e fundamentada, acerca da **modalidade de licenciamento ambiental aplicável ao empreendimento rodoviário** e da **exigibilidade de Estudo de Impacto Ambiental e respectivo Relatório de Impacto Ambiental – EIA/RIMA**, considerando as características concretas da obra, as intervenções ambientais pretendidas, a supressão de vegetação secundária do Bioma Mata Atlântica em estágio médio de regeneração, a ocorrência de espécies ameaçadas de extinção, a inserção da área em região classificada como de prioridade extremamente alta para conservação da biodiversidade e os demais impactos ambientais identificados nos autos;
- b) esclarecimento, pelo órgão ambiental competente, acerca da **possibilidade jurídica e da adequação técnica de processamento e eventual emissão da Autorização para Intervenção Ambiental de forma autônoma e antecedente à conclusão do licenciamento ambiental do empreendimento**, especialmente diante da condicionante que prevê a apresentação da licença ambiental somente em momento posterior à emissão da AIA;
- c) caso mantido o entendimento pela suficiência do **LAS/RAS**, apresentação de fundamentação técnica e jurídica específica que demonstre sua compatibilidade com as características concretas do empreendimento e

esclareça as razões pelas quais não seria exigível EIA/RIMA, inclusive diante do art. 225, § 1º, IV, da Constituição Federal, da Lei Federal nº 11.428/2006, da Lei nº 15.190/2025 e da Resolução CONAMA nº 01/1986;

d) complementação da análise relativa à **fauna**, com manifestação expressa acerca da necessidade de levantamento de fauna e da adequação das medidas destinadas à prevenção e mitigação dos impactos decorrentes da implantação e operação da rodovia, especialmente quanto à fragmentação de habitats, aos pontos de travessia e à mortalidade de animais silvestres por atropelamento, inclusive quanto à pertinência das medidas indicadas no item II.4 deste relatório de vista;

e) saneamento das **divergências e inconsistências identificadas nos autos**, especialmente aquelas relativas às áreas da ADA, às datas das informações complementares e aos prazos estabelecidos para apresentação dos relatórios relacionados às ações de afugentamento de fauna.

Após o atendimento das diligências, **o feito deverá retornar à ordem do dia, com prioridade na ordem deliberativa, nos termos do art. 38, § 3º, do Regimento Interno do COPAM.**

De toda forma, **caso seja indeferido o pedido de diligência ou na hipótese de o Colegiado entender suficientes os elementos atualmente constantes dos autos e optar pela deliberação imediata**, esta Conselheira aponta a ILEGALIDADE do deferimento das intervenções ambientais submetidas à apreciação da URC Leste Mineiro, nos termos do parecer apresentado no feito, diante da necessidade de prévia e adequada definição da modalidade de licenciamento ambiental e do estudo ambiental exigível, bem como da necessária integração das intervenções ambientais à avaliação global da viabilidade ambiental do empreendimento rodoviário, encaminhando, portanto, pelo INDEFERIMENTO DO REQUERIMENTO, sem prejuízo de ulterior avaliação quanto à apresentação de voto ministerial na sessão colegiada ¹.

¹ Nos termos do art. 129 da Constituição Federal e na orientação do Ato nº 2/2025 da Corregedoria do Ministério Público do Estado de Minas Gerais.

Subsidiariamente, caso superados os óbices jurídicos acima apontados e o Colegiado entenda possível o deferimento da intervenção ambiental no atual estágio procedimental, manifesta-se pela **inclusão das condicionantes específicas de proteção à fauna propostas no item II.4 deste relatório de vista**, sem prejuízo do saneamento das demais inconsistências nele identificadas.

É o parecer, que se submete à elevada apreciação deste Colegiado.

Governador Valadares, 29 de setembro de 2026.

MARIANA CRISTINA
PEREIRA
MELO:11031446699

Assinado digitalmente por MARIANA CRISTINA PEREIRA
MELO:11031446699
ND: C=BR, O=ICP-Brasil, OU=AC SOLLUTI Multipla v5 G2, OU
=09461647000195, OU=Videoconferencia, OU=Certificado PF
A3, CN=MARIANA CRISTINA PEREIRA MELO:11031446699
Razão: Eu sou o autor deste documento
Localização:
Data: 2026.09.29 11:32:54-0300'
Foxit PDF Reader Versão: 12.1.2

Mariana Cristina Pereira Melo
Promotora de Justiça

Coordenadora Regional das Promotorias de Justiça de Meio Ambiente da Bacia do Rio Doce