



## RODOANEL DA RMBH – ALÇA NORTE

### ESCLARECIMENTOS, QUESTIONAMENTOS E PROPOSTAS

#### SCBH Ribeirão da Mata / SCBH do Carste / Poderoso Vermelho

Em relação ao processo de consulta pública do RODOANEL, vimos registrar que os impactos já começaram a ocorrer através de um retrocesso legal que desmonta um compromisso de Governança Ambiental e Urbanística do Vetor Norte, com omissão em relação às fragilidades do Carste Lagoa Santa, a corredores verdes e à necessidade de estudos prévios para instalação de empreendimentos, além do risco iminente de destruição de cursos d'água e biodiversidade associados, atualmente já bastante ameaçados.

Da forma como vem sendo concebido, o Rodoanel será o epicentro e as rodovias estaduais cortadas por ele como a LMG 806, a LMG 424, a LMG 010, a LMG 020, serão fios condutores de forte expansão imobiliária, agora entregues nas mãos de municípios, muitos dos quais rendidos à pressão de interesses econômicos insustentáveis.

O decreto de utilidade pública para fins de desapropriação do traçado do Rodoanel foi publicado na edição de 16 de outubro de 2020, edição em que o governo estadual também faz publicar o Decreto 48.063/2020, norteado pelo decreto 47.776/2019, que institui o Programa Estadual de Desburocratização/Minas Livre para Crescer (MLPC), e a Resolução SEDE Nº 11/2020, em evidente atendimento a demanda do setor imobiliário.

O Decreto 48.063/2020 “declara como áreas prioritárias para criação de unidades de conservação e conservação da biodiversidade, as áreas identificadas como Cauaia, Serra de Baldim, Serra da Lagoa Dourada” e, ao mesmo tempo, revoga três (3) decretos de Governança Ambiental e Urbanística de região a ser afetada pelo RODOANEL:

- o Decreto nº 39.585, de 11 de maio de 1998, que estabelece a necessidade da prévia anuência do Estado a projetos de parcelamento (loteamento ou desmembramento), em *áreas de interesses especiais situadas em áreas limítrofes de municípios ou em áreas pertencentes a mais de um município, em regiões metropolitanas e em Áreas de Proteção Ambiental (APAs)*, entre outras situações;
- o Decreto nº 44.500, de 3 de abril de 2007, que institui o *Plano de Governança Ambiental e Urbanística da Região Metropolitana de Belo Horizonte, com o objetivo de promover o desenvolvimento sustentável, a preservação de seus ativos ambientais e o adequado controle do uso e da ocupação do solo metropolitano*, com destaque para o **Vetor Norte** da RMBH, a Bacia Hidrográfica de Vargem das Flores e áreas prioritárias para conservação da *Biodiversidade* (conforme Atlas da Biodiversitas), entre as quais o Carste e ocorrências de Mata Atlântica em Ravena (Sabará); e o
- o Decreto nº 45.097, de 12 de maio de 2009, que institui regime jurídico especial de proteção ambiental de áreas integrantes do Vetor Norte, destacadamente na *faixa marginal de cinco quilômetros, à esquerda e à direita, a partir da faixa de domínio, do desenho proposto no âmbito do licenciamento ambiental do empreendimento Anel de Contorno Norte da Região Metropolitana de Belo Horizonte – leia-se, Alça Norte do Rodoanel –*, e a intervenção nas áreas previstas para a conectividade do Sistema de Áreas Protegidas na região.

O que aparenta ser um Decreto com foco na conservação, acaba por deixar de priorizar seis (6) áreas no Carste Lagoa Santa (Confins, Planalto das Dolinas, Maciço do Baú, Veredas, Poções e Escrivânia), anteriormente apontadas pelo Estado como prioritárias para conservação – conforme a Resolução



Conjunta nº 02 SEMAD/SEDRU; e deixa de fora Matozinhos, cidade onde localiza-se a área de Cauaia apontada como prioritária no referido decreto e outras quatro (4) Unidades de Conservação (UCs) já criadas, assim inabilitando este município a receber compensações ambientais ou florestais devidas por atividades e empreendimentos potencialmente poluidores, licenciados pelos órgãos ambientais.

No que se refere ao Carste Lagoa Santa e ao Sítio RAMSAR Lund-Warming (título atribuído a importantes zonas úmidas do planeta), apesar do traçado do novo anel rodoviário não cortar a Área de Proteção Ambiental Carste Lagoa Santa e o sítio RAMSAR, ele favorece o avanço da ocupação urbana e parcelamentos de solo em áreas importantes, tanto pelos aspectos ambientais como pela relevância espeleológica, arqueológica, paleontológica e aquífera.

É fundamental a volta dos instrumentos de governança-proteção revogados pelo Estado e a implementação dos corredores ecológicos entre as unidades de conservação criadas quando da discussão da Linha Verde, ampliação do Aeroporto Internacional Tancredo Neves e implantação da Cidade Administrativa, compondo o SAP - Sistema de Áreas Protegidas do Vetor Norte, nestes incluída a ampliação e implantação de grande parte do Parque Estadual do Sumidouro. Os decretos de proteção e de restrição à expansão urbana desordenada revogados são conquistas da região metropolitana obtidas à época da implantação da Linha Verde e da Cidade Administrativa.

É primordial o reestabelecimento de mecanismos de proteção socioambiental das áreas mais importantes, sob influência direta e indireta do Rodoanel proposto e das vias de acesso que funcionarão como corredores de crescimento e urbanização acelerados, com impactos nocivos ao desenvolvimento sustentável do Vetor Norte da metrópole.

O parcelamento de solo e adensamentos urbanos desenfreados para além do Anel Rodoviário de Belo Horizonte trouxeram alto custo social diante do crescimento desordenado de cidades como Sabará, Santa Luzia, Vespasiano e Ribeirão das Neves, todas no Vetor Norte e Nordeste da RMBH. Com cerca de 9.000 habitantes em 1970, Ribeirão das Neves passou, 50 anos depois, a mais de 300.000 habitantes, população que ainda clama por muita infraestrutura básica, saneamento e equilíbrio ambiental. A APA Municipal Cachoeira da Lajinha, área ambiental mais relevante de Ribeirão das Neves – com várias nascentes, cachoeira de referência regional e local com histórico de práticas em conservação, educação ambiental e lazer por parte de comunidades – é cortada ao meio pelo atual traçado do RODOANEL. Este corte resultará na junção da mancha urbana da sede de Ribeirão das Neves com a grande mancha conturbada dos municípios de Belo Horizonte, Contagem e Betim, entre outros.

A garantia da ampliação de unidades de conservação já existentes e do Sistema de Áreas Protegidas, por meio de ações efetivas de proteção, consolidação de serviços e estruturas de fiscalização do uso e ocupação do solo e de gestão do uso público das UCs e respectivas conectividades, não pode ser ignorada pelo megaprojeto de implantação de um corredor logístico no território. Esta condição é necessária para controlar e coibir as consequências perversas, reduzindo a possibilidade de conurbação de grandes áreas, assim assegurando qualidade de vida com efeitos ambientais positivos em relação a drenagens, conservação de águas, qualidade do ar, dignidade das paisagens e à própria saúde da população. A aparente atratividade econômica do projeto no curto prazo não pode fazer vista grossa às consequências desastrosas de médio e longo prazos, se mantida a atual governança e condições propostas.

O Estado faz a concessão via pedágio para custear parte da construção (a maior parte custeada com recursos de compensação do desastre ambiental) e a operação rodoviária. Entretanto, em seu decreto de utilidade pública e Plano de Negócios, esquece os custos de conservação e manutenção das UCs



no território – demonstrando assim a completa desconexão do projeto com a responsabilidade ambiental.

Por que o custo da conservação destas áreas não deveria ser em boa parte bancado pela operação deste grande empreendimento? Por que não destinar um percentual da arrecadação bruta do pedágio cobrado o financiamento de um fundo ambiental capaz de assegurar a proteção de áreas de conservação em seu entorno?

O projeto do Rodoanel não pode ser tratado de forma isolada da realidade maior. Para além das questões ambientais aqui apontadas, ele não pode ser considerado um mero corredor de passagem inter rodoviária, mas estar em diálogo com o fortalecimento do sistema de centralidades em rede já considerado no PDDI-RMBH. Para tanto, não poderia estar descasado de um plano de mobilidade metropolitana associado a implantação de faixas, sinalização e iluminação para pedestres e ciclistas e dos planos diretores de desenvolvimento industrial e de serviços em seu entorno, que por sua vez precisa contar com prazos suficientes para a transparente discussão e reavaliação do projeto. Cabe ao Poder Público e à sociedade civil firmarem, antes de mais nada, um compromisso com a sustentabilidade de nossa região, considerar seu planejamento de longo prazo. Não se pode implantar um projeto de tal magnitude sem esta premissa básica.

É necessário e urgente:

- ✓ Revogar o Decreto 48.063/2020 de 16 de outubro de 2020, ampliando a discussão com a sociedade de forma mais ampla, focando na Governança Ambiental e Urbanística e restabelecer os decretos revogados;
- ✓ Garantir a política de implantação e gestão do Sistema de Áreas Protegidas, considerando as áreas anteriormente apontadas como prioritárias pelo Estado, incluindo os corredores ecológicos a serem apontados em estudos já contratados e em execução através de recursos da Cobrança dos Recursos Hídricos do CBH Rio das Velhas a partir de demandas hidroambientais dos Subcomitês do CBH Rio das Velhas, bem como de outros por definir;
- ✓ Compatibilizar o traçado da Alça Norte com a manutenção dos corredores verdes e a integridade das unidades de conservação municipais como a APA Cachoeira da Lajinha em Ribeirão das Neves, e demais unidades de conservação estaduais e federais existentes e as acima mencionadas definidas como prioritárias de acordo com a Resolução 02 SEMAD/SEDRU, além de suas respectivas zonas de amortecimento;
- ✓ Assegurar a implantação de infraestruturas de passeios e ciclovias com sinalização e iluminação ao longo do Rodoanel, além de vias de acesso/trincheiras que integrem também comunidades a serem cortadas pelo traçado da rodovia;
- ✓ Considerar alternativa de traçado apresentada pelo Condomínio Quintas das Seriemas em Santa Luzia, com redução de custos de terraplanagens, custos de desapropriações de várias estruturas edificadas e menores impactos sobre nascentes e lagoas importantes para a biodiversidade local;
- ✓ Garantir políticas efetivas de governança ambiental e urbanística através do planejamento metropolitana, destacadamente mediante a adoção do Macrozoneamento Plano Diretor de Desenvolvimento Integrado da Região Metropolitana (PDDI-RMBH);
- ✓ Fortalecer o sistema de fiscalização ambiental e de parcelamento e ocupação irregular do solo, aparelhando e ampliando as equipes de fiscalização da Agência Metropolitana/SEDRU, além dos Batalhões e Grupamentos de Polícia Ambiental cuja estrutura de pessoal encontra-se comprometida diante da demanda atual e de uma demanda maior que será incrementada pelo projeto Rodoanel;
- ✓ Criar um Fundo de Conservação Ambiental e Financiamento de PSAs-Pagamentos de Serviços Ambientais, não contingenciável, financiado pela operação dos empreendimentos



concedidos pelo Estado como o RODOANEL e outras rodovias em pauta de concessões, como a Rodovia LMG 424;

O Governo que impulsiona os interesses econômicos, deve conceber fontes de receitas que assegurem uma política de conservação ambiental efetiva e o desenvolvimento econômico equilibrado. Que gere lucros aos negócios envolvidos, mas que financie o custo daquilo que é uma tutela do Poder Público, que afeta a população envolvida e seus direitos difusos.

Crescimento com planejamento, governança e sustentabilidade pelo Estado, Municípios e a eventual Concessionária, é o mínimo que se deve adotar considerando a responsabilidade de um projeto como o RODOANEL para com a Região Metropolitana e sua população.

Assinam este documento as seguintes entidades:

- 1 - Instituto Guaicuy
- 2 - Fórum Permanente São Francisco
- 3 - ARCA AMASERRA
- 4 - Instituto Pé de Urucum
- 6 - Frente Socioambiental de Pedro Leopoldo
- 7 - RECOA-PL - Pedro Leopoldo
- 8 - ONG LAGOA VIVA – Pedro Leopoldo
- 9 - Instituto Diadorim para o Desenvolvimento Regional e Socioambiental
- 10 - ONG ASSEVERDE - São José da Lapa
- 11 - AMAR – Associação dos Amigos do Museu Arqueológico de Lagoa Santa
- 12 - AMDA- Associação Mineira de Defesa do Ambiente
- 13 - Projeto Manuelzão – UFMG
- 14 - Associação Quintas das Siriemas
- 15 - Dra. Maria Auxiliadora Drumond, Setor de Ecologia, Depto. Genética, Ecologia e Evolução, Instituto de Ciências Biológicas, Universidade Federal de Minas Gerais
- 16 - Dr. José Eugênio Côrtes Figueira, Setor de Ecologia, Depto. Genética, Ecologia e Evolução, Instituto de Ciências Biológicas, Universidade Federal de Minas Gerais, representante da UFMG no Conselho Consultivo da APA Carste de Lagoa Santa
- 17 - Paulo Cezar Horta Rodrigues, Pesquisador do Centro de Desenvolvimento da Tecnologia Nuclear (CDTN / MCTIC)
- 18 - Leila Nunes Menegasse Velásquez (Dra. USP, 1996) – Hidrogeologia, Geol. Ambiental. Instituto de Geociências
- 19 - Diógenes G. Pampolini Amaral - Eng. Geólogo - Msc Hidrogeólogo - Esp. Geotécnico. Belo Horizonte - MG
- 20 - LAB-URB/EAUFMG (Laboratório de Estudos Urbanos e Metropolitanos da Escola de Arquitetura da UFMG)
- 21 - Observatório das Metrôpoles/Núcleo RMBHs, UFMG
- 22 - Regina Lúcia Caminha Torres - CPF: 133.253.106-72 - Associação dos Produtores Rurais de Ravena
- 23 - Associação Empresarial de Santa Luzia
- 24 - Aline Dias
- 25 - Rodrigo Hott Pimenta
- 25 - Cláudia Silva Barbosa

SUBCOMITÊS DE BACIA HIDROGRÁFICA DO RIBEIRÃO DA MATA, CARSTE E PODEROSO VERMELHO



Capim Branco - Confins - Esmeraldas - Lagoa Santa - Matozinhos - Pedro Leopoldo - Ribeirão das Neves - São José da Lapa - Santa Luzia - Vespasiano - Sabará - Taquaraçu de Minas