

## SUMÁRIO

11	PROGNÓSTICO AMBIENTAL.....	11.1-1
11.1	.. A REGIÃO SEM O EMPREENDIMENTO	11.1-1
11.2	.. A REGIÃO COM O EMPREENDIMENTO	11.2-1

## 11 PROGNÓSTICO AMBIENTAL

### 11.1 A REGIÃO SEM O EMPREENDIMENTO

Abrangendo uma superfície de 71.825,00 km<sup>2</sup> pertencente ao Distrito Federal e aos estados de Goiás e Minas Gerais, a região a ser beneficiada pelo empreendimento, apresenta distintos – porém articulados – paisagens ambientais e socioeconomia.

A urbanização (percentual de habitantes residentes nas cidades) exerce pressão fortíssima em extensas áreas, particularmente no entorno do Distrito Federal, onde o crescimento demográfico é sustentado pela afluência de fluxos migratórios provenientes, em substancial parte, da região Nordeste. Outra área de pressão compreende a Região Metropolitana de Belo Horizonte.

A base de sustentação econômica e social essencialmente agropecuária, na região de formação vegetal de cerrado, predominando atividades mineradora e industriais na RMBH, além de um setor terciário (comércio e serviços) com forte dinamismo.

O quadro territorial e demograficamente dominante é marcado pelos efeitos estruturadores implantação original da BR-040, particularmente nos anos mais recentes sobre o setor agropecuário, na porção de formação vegetal de cerrado que determinou uma dinamização econômica em regiões de Goiás e Minas Gerais.

Com a continuidade deste processo, e na ausência da implantação do empreendimento, estima-se para as regiões abrangentes ao empreendimento uma qualidade ambiental poluída. Fato este devido ao aumento da demanda por transporte de produtos e serviços gerando em um tráfego mais acentuado na rodovia, que por sua vez acarreta em impactos negativos nos meios físico, biótico e socioeconômico.

A exemplo, um aumento na intensidade do tráfego causa engarrafamentos nas regiões dos centros urbanos interceptados pela rodovia, que conseqüentemente aumenta os níveis de pressão sonora locais causando distúrbios na população lindeira a rodovia assim como o risco de atropelamentos, tanto de pessoas como de animais.

### 11.2 A REGIÃO COM O EMPREENDIMENTO

Com a implantação do empreendimento, são esperadas inicialmente mudanças temporárias e predominantemente localizadas nas imediações das obras.

Do ponto de vista socioeconômico, as transformações imediatas e locais com algum significado são, em geral, negativas. Dentre estas, podem ser destacadas:

- o deslocamento de populações lindeiras para implantação das obras, com a conseqüente desestruturação das bases econômicas e sociais de sustentação de algumas comunidades;

- a ampliação de riscos socioculturais, tais como os de comprometimento do patrimônio arqueológico.

A atenuação e/ou compensação destes impactos é amplamente contemplada em diferentes programas ambientais, cuja implementação tende a mitigar, em expressiva medida, as adversidades associadas a estes efeitos. Por outro lado, a operação da rodovia em condições normais de trafegabilidade, regularizada e com sua pista duplicada repercutirá desde seu início em uma mudança local positiva, face à manutenção da fluidez do volume de tráfego em condições de excelência quanto aos aspectos de segurança e sustentabilidade ambiental, o que compensará em muito as perturbações iniciais do ambiente socioeconômico.

Quanto às perdas e fragmentação de áreas de vegetação nativa de Cerrado e Mata Atlântica, com reflexos na fauna, pode-se afirmar que ainda que afetem fragmentos de vegetação nativa de ambos biomas deverão ocorrer principalmente nas áreas de obras onde a supressão seja a menor possível, com alterações locais de projeto de forma que essa distribuição se dê de maneira uniforme, monitorada e o mais sustentável possível ao longo de toda a extensão da rodovia.

Como já analisado, uma das preocupações, do ponto de vista biológico, é a perda de habitat da fauna desses remanescentes de cerrado e Mata Atlântica. Esse aspecto será minimizado por meio da construção das passagens de fauna, em pontos levantados durante o diagnóstico de campo. Essa providência concorre também ao atendimento à minimização do atropelamento de fauna, previsto agravar no início da operação devido a nova extensão (duplicada) de cruzamento da rodovia.

Com relação aos impactos do projeto no meio físico, basicamente decorrentes de ações ligadas à construção de taludes, correções de terreno e das obras de arte especiais, em sua totalidade são pouco significativos. Ademais, o empreendimento será vetor consistente de recuperação dos passivos ambientais originários da implantação da BR-040 nos anos 1960 e de processos de manutenção que aconteceram ao longo dos anos subsequentes.

O Projeto de Regularização/Duplicação da BR-040/DF/GO/MG pode ser considerado, portanto, como um empreendimento ambientalmente viável, ao trazer, potencialmente, benefícios econômicos, sociais que superarão os impactos ambientais que possam advir de sua implantação e operação.

Entretanto, a qualidade futura da área de influência do projeto se comparado entre as decisões de “não implantá-lo” e “executá-lo” pode ser aferida pela tabela a seguir, onde os impactos mais significativos foram abordados em relação os seus respectivos meios e adotando-se ou não medidas mitigadoras na implantação do empreendimento.

**Tabela 1 - Qualidade Ambiental Futura da Área de Influência do Projeto**

MEIO	IMPACTOS SIGNIFICATIVOS	REALIZAÇÃO DO EMPREENDIMENTO COM A ADOÇÃO DAS MEDIDAS MITIGADORAS	REALIZAÇÃO DO EMPREENDIMENTO SEM A ADOÇÃO DAS MEDIDAS MITIGADORAS
FÍSICO	Geração de ruído associada às intervenções.	Ruídos oriundos das obras suavizados e dentro dos padrões da legislação pertinente	Poluição sonora com a extrapolação dos níveis de ruído permitidos pela legislação em faixas prejudiciais ao ser humano e fauna
	Início ou aceleração de processos erosivos.	Áreas exploradas e degradadas recuperadas em sua integridade física, química e biológica. Drenagens com funcionamento efetivo sem causarem assoreamentos nos corpos hídricos padronizando com valores de sólidos conforme legislação pertinente	Áreas degradadas e exploradas com processos erosivos evoluídos. Poluição de corpos hídricos por sólidos fora dos padrões legais causando assoreamento
	Assoreamento dos cursos d'água.	Áreas exploradas e degradadas recuperadas em sua integridade física, química e biológica. Drenagens com funcionamento efetivo sem causarem assoreamentos nos corpos hídricos padronizando com valores de sólidos conforme legislação pertinente	Poluição dos corpos hídricos causando assoreamento e deslocamento da fauna para setores menos alterados.
	Risco de contaminação dos solos e das águas superficiais e subterrâneas devido a acidentes com cargas perigosas	Monitoramento de cargas perigosas para contenção de impactos no solo, corpos hídricos e áreas cársticas de acordo com a legislação pertinente	Contaminação do solo, águas subterrâneas e superficiais em áreas cársticas caso ocorra acidentes com cargas perigosas
	Acúmulo de águas com alagamentos indesejáveis	Áreas exploradas e degradadas existentes recuperadas sem gerar acúmulo de águas ou alagamentos	Acúmulo de águas e alagamentos nas áreas degradadas e exploradas em decorrência da exploração e não recuperação da área
	Instabilização de taludes e aterros.	Taludes e aterros estabilizados evitando o carreamento de sólidos e rolamento de material	Taludes e aterros sem estabilidade com alto potencial de carreamento de sólidos e rolamento de material
	Alteração da qualidade das águas superficiais e subterrâneas.	Conservação e manutenção da qualidade da água de acordo com índices de qualidade e legislação aplicável ao tema	Contaminação e alteração da qualidade da água de acordo com os índices de qualidade
	Alteração da paisagem.	Paisagens alteradas e áreas exploradas recuperadas	Áreas exploradas e paisagens alteradas não recuperadas dando origem a processos erosivos e carreamento de sólidos

MEIO	IMPACTOS SIGNIFICATIVOS	REALIZAÇÃO DO EMPREENDIMENTO COM A ADOÇÃO DAS MEDIDAS MITIGADORAS	REALIZAÇÃO DO EMPREENDIMENTO SEM A ADOÇÃO DAS MEDIDAS MITIGADORAS
	Aumento do efeito barreira	Aumento da parcela da população ciente da ocorrência de alguns impactos ambientais e da necessidade de ações mitigadoras; maior mobilidade da fauna na paisagem; diminuição da probabilidade de atropelamento de animais atropelados.	Agravamento do efeito barreira; aumento da probabilidade de atropelamento de animais silvestres atropelados;
	Afugentamento da fauna	Resgate e reintrodução da fauna na natureza	Ausência de medidas de controle do afugentamento com consequente morte por atropelamento e esmagamento de espécies da fauna
	Atropelamento de animais silvestres	Diminuição da probabilidade de atropelamento de animais silvestres	Aumento da probabilidade de atropelamento de animais silvestres
	Perda de Habitat	Recuperação de áreas degradadas e de passivos ambientais. Plantios compensatórios	Efetiva perda de habitat sem medidas compensatórias
	Perda de Espécies de fauna	Monitoramento dos impactos ambientais nas comunidades faunísticas e resgate de fauna	Efetiva ocorrência do impacto de perda de espécies da fauna
	Aumento de atividades de caça e pesca	Estabelecimento de medidas e ações que facilitarão o controle sobre a caça e pesca na área do empreendimento. Sensibilização da comunidade local e dos trabalhadores sobre a preservação da fauna	Ausência de ferramentas facilitadoras do controle sobre atividades de caça e pesca
	Fortalecimento das Unidades de Conservação	Estruturação das unidades de conservação por compensação ambiental	Aumento da fragilidade de proteção dos recursos naturais nas unidades de conservação e nas zonas de amortecimento
SÓCIO	Geração de Emprego e Renda	Prevenção de afluxo populacional para região e consequente sobrecarga dos serviços públicos; aumento da renda familiar dos moradores da região e dinamismo da economia regional e local; capacitação profissional.	Afluxo populacional para a região e consequente sobrecarga dos serviços públicos.
	Melhoria do Tráfego e Aumento da Segurança dos Usuários	Aumento da segurança e sinalização dos trechos em obras, com prevenção de acidentes e atropelamentos; população e usuáries da rodovia informados sobre locais de obras; melhoria dos pontos de travessia, principalmente nos perímetros urbanos; melhoria do tráfego, segurança e qualidade de vida dos municípios seccionados pela rodovia.	Aumento do risco de acidentes pela falta de sinalização de trechos de obras; aumento do risco de atropelamentos por falta de travessias seguras.