



**OF. SMGO/DALE Nº 096/2022**

Belo Horizonte, 28/02/2022

Assunto: Resposta ao **Requerimento de Comissão nº 1.472/2021** – Vereador Wanderley Porto – encaminhado pelo ofício Dirleg nº 4.033/21, de 19/10/2021.

Senhora Presidente,

Reporto-me ao Requerimento de Comissão nº 1.472/2021, de autoria do Vereador Wanderley Porto, que solicita informações sobre os custos das contrapartidas da Arena MRV (futuro estádio atleticano).

Consultadas, a Secretaria Municipal de Meio Ambiente e a Empresa de Transportes e Trânsito de Belo Horizonte emitiram respostas por meio do Ofício GAB-SMMA/SMAICS nº 2053/2021 e do Ofício BHTRANS-DPR/DALE 52/2022, respectivamente, conforme cópia anexa.

Sendo o que se apresenta para o momento, subscrevo-me.

Atenciosamente,

**Josué Costa Valadão**

Secretário Municipal de Governo em exercício

Excelentíssima Senhora  
Presidente da Câmara Municipal  
**Vereadora Nely Aquino**  
CAPITAL



**Ofício GAB-SMMA/SMAICS nº 2053/2021**

Belo Horizonte, 26 de outubro de 2021.

**Assunto:** TAG 345107 - Vereador -Wanderley Porto.

**Processo SMMA nº:** 01-034545/18-02

**Cadastro SMMA nº:** 09130/21

Prezada Senhora,

Com meus cordiais cumprimentos, acusamos recebimento, via TAG 345107, de solicitação de informações desta SMMA sobre compensações exigidas para a liberação do empreendimento "Arena Multiuso". Foram solicitadas as seguintes informações:

1. Quais critérios foram utilizados para chegar no valor das contrapartidas exigidas?
2. Quais obras se referem as contrapartidas ambientais?
3. Quais são os valores detalhados das contrapartidas ambientais?
4. Quais obras se referem as contrapartidas sociais?
5. Quais são os valores detalhados das contrapartidas sociais?
6. Quais obras se referem as contrapartidas viárias?
7. Quais são os valores detalhados das contrapartidas viárias?
8. Além das contrapartidas mencionadas acima existem outras? Se sim, quais? Quais os valores detalhados?
9. As contrapartidas mencionadas acima foram baseadas em que?
10. Todas as contrapartidas exigidas estão relacionadas diretamente a obra da Arena MRV?
11. As cobranças das contrapartidas exigidas em questão, são baseadas em quais parâmetros legais da nossa legislação?

Preliminarmente, faz-se necessário definir os termos técnicos utilizados no processo de licenciamento ambiental, quais sejam:

**Medidas mitigadoras:** ações propostas com a finalidade de reduzir a magnitude ou a importância dos impactos ambientais adversos (SANCHEZ 2013, p. 384)<sup>1</sup>.

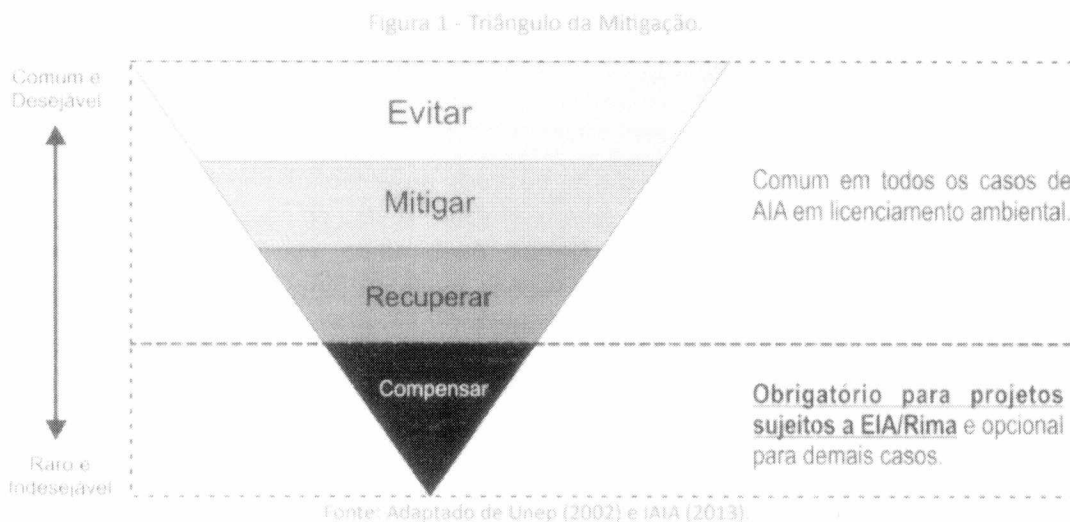
**Medidas compensatórias:** alguns impactos ambientais não podem ser evitados. Outros, mesmo que reduzidos ou mitigados, podem ainda ter magnitude muito elevada. Nessas situações, fala-se em medidas para compensar os danos ambientais que vierem a ser causados e que não poderão ser mitigados de forma aceitável (SANCHEZ 2013, p. 397).

<sup>1</sup> SANCHEZ, Luis Enrique. **Avaliação de impacto ambiental**. Oficina de textos, 2015.





Além disso, a avaliação de impacto ambiental tem por objetivo prever os eventuais impactos e, por meio da hierarquia das mitigações, propor medidas para evitar, mitigar e ou compensar<sup>2</sup> esses impactos, considerando a ênfase necessária de cada ação, conforme figura abaixo.



No que se refere às medidas compensatórias ambientais, esclarecemos o seguinte:

O empreendimento inicialmente proposto previa intervenção em APP de curso d'água (trecho do córrego Tejuco), com base no art. 3º da Lei Estadual nº 20.922/13 (Código Florestal Estadual) e no art. 3º, VIII, b, da Lei nº 12.651/2012 (Código Florestal), que entendiam como utilidade pública as "instalações necessárias à realização de competições esportivas estaduais, nacionais ou internacionais" e, por isso, se enquadrariam nos casos passíveis de intervenção em APP: interesse social, utilidade pública ou baixo impacto. Tendo em vista que essa expressão foi considerada inconstitucional pelo STF, o empreendimento restou inviável nos moldes propostos.

Então, o empreendedor procedeu à alteração de projeto, que passou a considerar, além da Arena Multiuso, a implantação de uma Unidade Básica de Saúde e de uma Creche, a criação do Instituto Galo, associação civil sem fins lucrativos, com foco na promoção de saúde, lazer, educação e bem-estar social, a previsão de usos da esplanada externa, com área aproximada de 34.000 m<sup>2</sup>, pelo público em geral para a promoção de estações de convivência, feiras e eventos, prática de cooper e/ou caminhadas, áreas para contemplação e atividades ao ar livre (ginástica, jogos, teatro, apresentações, dentre outros).

Esse novo empreendimento foi apresentado à Secretaria de Estado de Desenvolvimento Econômico, Ciência, Tecnologia e Ensino Superior para fins de obtenção da declaração de interesse social e, após análise no âmbito da secretaria estadual, o Governo do Estado de Minas Gerais promulgou o Decreto NE nº 604/2018, declarando de interesse social a Arena Multiuso e os outros usos propostos.

<sup>2</sup>- Ver o seguinte artigo: FONSECA, Alberto; LEITE, Frederico. Avaliação das metodologias de compensação ambiental utilizadas no licenciamento ambiental de cinco estados brasileiros. **Sustainability in Debate/Sustentabilidade em Debate**, v. 7, n. 1, 2016.





A partir da edição do referido decreto estadual, tornou-se devida a análise de intervenção na Área de Preservação Permanente do córrego Tejuco pretendida pelo empreendimento, tendo sido a canalização de trecho do córrego remetida à apreciação do Comitê de Bacia Hidrográfica do Rio das Velhas – CBH Velhas, que, em 31/01/2019, deliberou favoravelmente pela sua canalização e, em consequência, o Instituto Mineiro de Gestão das Águas – IGAM publicou a Portaria nº 1302222/2019, data de 21/02/2019.

Sobre a interferência em vegetação do bioma Mata Atlântica, foi requerido o Documento Autorizativo para Intervenção Ambiental – DAIA ao IEF-MG. O processo foi avaliado pela Unidade Regional Colegiada (URC) Central Metropolitana, sendo aprovado na reunião de 02/10/2019, com a emissão do Documento Autorizativo para Intervenção Ambiental – DAIA nº 0037982-D. Assim, foi autorizada a supressão de 0,38 ha de Floresta Estacional Semidecidual Montana Secundária Inicial e 0,67 ha de Floresta Estacional Semidecidual Montana Secundária Médio.

Em conformidade com o projeto do empreendimento, a Área de Preservação Permanente das nascentes do córrego Tejuco, com os fragmentos de mata atlântica em seu entorno, serão preservadas e transformadas em uma Reserva Particular Ecológica (RPE), de acesso restrito.

No processo de parcelamento do solo, a chamada Mata dos Morcegos, com área de 57.762,84 m<sup>2</sup>, junto à nascente do córrego dos Carneiros (bacia do córrego Ferrugem), a oeste do empreendimento, foi destinada como Espaço Livre de Uso Público - ELUP. Desse modo, essa área será transformada em um parque, com manutenção realizada pela Arena MRV por 30 (trinta) anos. Ainda, há uma área verde pública que ocupa a margem esquerda desse córrego que será transformada em um parque linear, interligado à ELUP. Note-se que a maior parte das compensações estabelecidas foi destinada para a RPE e a ELUP.

A supressão dos espécimes isolados foi avaliada pela SMMA/PBH, sendo prevista a supressão de 734 indivíduos, prevendo-se uma compensação correspondente ao plantio de 3.376 mudas.

Para aceitar a área do campo de futebol como área permeável, além da garantia de manutenção do escoamento primitivo, foi estabelecida compensação por meio do plantio de 1.562 mudas em área de igual tamanho na RPE e na Mata dos Morcegos (ELUP).

Sobre a espécie ameaçada de extinção, na categoria pouco preocupante, *Microspingus cinereus* (capacinho-do-oco-do-pau), foi previsto um Programa de Conservação da Espécie, onde será priorizado o afugentamento para a Mata dos Morcegos, para se evitar o contato direto com os animais, com manejo diferenciado entre adultos e filhotes. Caso o resgate se fizer necessário, este será realizado por meio de utilização de apetrecho adequado.

O quadro a seguir consolida as compensações legais previstas:

Processo	Compensação	Local Compensação	Anuência
Supressão Indivíduo Imune – Lei Estadual nº 20.308/2012 (64 indivíduos de ipê amarelo)	320 unid.	Foi considerada na compensação pela Intervenção em APP	DAIA / IEF
Supressão Mata Atlântica Floresta Estacional Semidecidual em estágio médio de regeneração (0,67 ha)	2 ha	Parque Nacional Serra do Gandarela (Fazenda Água Limpa)	DAIA / IEF
Intervenção em APP (1,64 ha)	0,61 ha	Na APP das nascentes da RPE Arena	DAIA / IEF
	1,16 ha	Na APP da Mata Morcego	
Supressão de 734 Indivíduos Isolados (fora de APP)	3.376 unid.	Paisagismo ELUP	COMAM





Enriquecimento Arbóreo (compensação pelo Campo de Futebol ser considerado como área permeável para atendimento de parâmetros urbanísticos)	1.562 espécimes	Enriquecimento arbóreo de área de 3.981,78 m <sup>2</sup> na RPE Arena	COMAM
		Enriquecimento arbóreo de área de 4.232,22 m <sup>2</sup> na Mata do Morcego	

A condicionante 18 da Licença de Instalação nº 0814/19, concedida pelo COMAM, determinou a comprovação do atendimento de todas as medidas compensatórias estabelecidas, devendo-se ressaltar que o COMAM ainda estabeleceu, na condicionante 49, a produção e o plantio de 46 mil mudas em locais a serem indicados pela PBH.

Assim, conforme se pode inferir do presente relato, a SMMA considera que os impactos ambientais irreversíveis do empreendimento foram contemplados nas medidas compensatórias ambientais estabelecidas.

Especificamente em relação às perguntas de nº 1, 9, 10 e 11, as medidas mitigadoras e compensatórias estabelecidas na Licença de Instalação nº 0814/19 tiveram origem a partir da análise multidisciplinar dos órgãos técnicos da PBH, com base nos estudos de impacto apresentados pelo empreendedor e estão previstas na legislação ambiental pátria com ênfase para o art. 225, § 1º, inciso IV, da CF/1998 e art. 10, da Lei nº 6.938/81.

No que se refere à pergunta número 4, a condicionante relativa às questões sociais foi a de nº 44. Essa condicionante foi subdividida em duas, a saber: construção de um novo Posto de Saúde e ainda a utilização da esplanada para atividades relacionadas à saúde, inclusive com a implantação da "Academia da saúde"; Implantação do "Centro de Línguas e Inovação e Criatividade – CLIC", com área construída de aproximadamente 616 m<sup>2</sup>, para a utilização de estudantes da Rede Municipal de Educação de Belo Horizonte.

Já em relação às obras viárias, foram definidas as condicionantes nº 03 a 13 do Anexo II da referida LI. Para maiores detalhes sugerimos consultar a BHTRANS.

No que se refere ao valor de cada medida, isso não compete ao licenciamento, pois o objetivo é a devida mitigação ou compensação dos impactos independentemente dos valores das obras correlacionadas.

Estamos à disposição para outros esclarecimentos, caso necessário.

Respeitosamente,

**Mário de Lacerda Werneck Neto – BM: 114.235-4**

Secretário Municipal de Meio Ambiente

Secretaria Municipal de Meio Ambiente

**A**

**Sra. Adriana Branco Cerqueira – Secretária Municipal**

**Secretaria Municipal de Assuntos Institucionais e Comunicação Social**

Nesta





BHTRANS-DPR / SMGO-DALE 52 /2022

Belo Horizonte, 23 de fevereiro de 2022.

**ASSUNTO:** Arena MRV

**REFERÊNCIA:** Requerimento de Comissão 1472/2021  
Vereador Wanderley Porto  
TAG 345107

Senhor Diretor,

Encaminhamos a Nota Técnica BHTRANS DSV GEDIV 001/2022 para subsidiar resposta à demanda, apresentada pelo Vereador Wanderley Porto, registrada no TAG 345107, referente Requerimento de Comissão 1472/2021, solicitando informações sobre os custos das contrapartidas da Arena MRV.

Atenciosamente,

Deusuete Matos Pereira de Assis - BT-000140

Presidente Substituta

Empresa de Transportes e Trânsito de Belo Horizonte S/A - BHTRANS

José Carlos  
Mendonça Ladeira -  
BT00048

Ao Senhor  
Felipe Prates Rozenberg  
Diretor de Acompanhamento Legislativo - DALE  
Secretaria Municipal de Governo – SMGO  
Av. Afonso Pena, 1212 – 2º andar – Centro  
30130-908 – Belo Horizonte - MG

Empresa de Transportes e Trânsito de Belo Horizonte S/A – BHTRANS

[www.bhtrans.pbh.gov.br](http://www.bhtrans.pbh.gov.br)

Av. Engenheiro Carlos Goulart, nº 900 – Bairro Burtis -  
Belo Horizonte – MG – CEP 30455-902



PREFEITURA  
BELO HORIZONTE

**NOTA TÉCNICA BHTRANS/DSV/GEDIV Nº 001/2022  
DE 22 DE FEVEREIRO DE 2022**

**ASSUNTO:** TAG 345107 - Vereador -Wanderley Porto.

**OBJETO:** Prestar informação sobre o licenciamento ambiental do empreendimento MRV Engenharia e Participações S/A – Arena Multiuso

Em atendimento ao TAG 345107, de 18 de outubro de 2021, que solicita informações sobre as contrapartidas definidas no licenciamento ambiental do empreendimento “Arena Multiuso”, seguem os questionamentos encaminhados sobre as contrapartidas viárias e suas respectivas respostas:

**- Item 6: Quais obras se referem às contrapartidas viárias?**

As contrapartidas viárias se referem às condicionantes constantes no Anexo II do Certificado de Licença Ambiental Nº 0814/19 (Condicionantes da BHTRANS), disposto ao final desse documento.

**- Item 7: Quais são os valores detalhados das contrapartidas viárias?**

As contrapartidas viárias foram definidas a partir de estudos feitos pelo empreendedor, os quais identificaram as intervenções necessárias para o funcionamento do Estádio e a mitigação ou compensação do impacto no entorno. A cotação e o orçamento são elaborados pelo empreendedor, conforme projetos elaborados.

**- Item 8: Além das contrapartidas mencionadas acima existem outras? Se sim, quais? Quais os valores detalhados?**

Não, todas as contrapartidas viárias são as relacionadas no Anexo II do Certificado de Licença Ambiental Nº 0814/19 (Condicionantes da BHTRANS), disposto ao final desse documento.

**- Item 9: As contrapartidas mencionadas acima foram baseadas em que?**

Todas as contrapartidas definidas como condicionantes da “Arena Multiuso” se basearam nos estudos e simulações de tráfego, contidos no Relatório de Impacto na Circulação – RIC, elaborado por consultoria contratada pelo empreendedor, sendo que cada intervenção solicitada, foi apontada no relatório devido à necessidade de solucionar os problemas de acesso ao empreendimento e aos bairros do entorno, considerando veículos e pedestres.

**- Item 10: Todas as contrapartidas exigidas estão relacionadas diretamente a obra da Arena MRV?**

Sim, todas as contrapartidas viárias estão diretamente relacionadas à obra da Arena MRV.

**- Item 11: As cobranças das contrapartidas exigidas em questão são baseadas em quais parâmetros legais da nossa legislação?**



**PREFEITURA  
BELO HORIZONTE**

A "Arena Multiuso" é considerada como empreendimento de impacto, classificado de acordo com o artigo 344, inciso X (autódromos, hipódromos e estádios esportivos), da Lei nº 11.181, de 2019, Plano Diretor do Município. Para esse tipo de empreendimento fica definido procedimento específico de licenciamento ambiental, de acordo com a predominância das repercussões decorrentes de sua implantação ou operação. O processo de licenciamento envolve a elaboração de estudos, contendo análise dos impactos e estabelecimento de medidas a serem tomadas para minimizar os impactos gerados em seu entorno.

Estamos à disposição para outros esclarecimentos, caso necessário.

Atenciosamente,

**Ana Luisa Miranda** Assinado de forma digital por Ana  
**Kilimnik BT001793** Luisa Miranda Kilimnik BT001793  
Dados: 2022.02.23 09:26:41 -03'00'

Ana Luisa Miranda Kilimnik – BT001793  
Analista de Transporte e Trânsito - GEDIV  
Empresa de Transportes e Trânsito de Belo Horizonte S/A – BHTRANS  
De acordo:

**Luciana C Morais** Assinado de forma digital por  
**Stubbs BT 1097** Luciana C Morais Stubbs BT 1097  
Dados: 2022.02.23 09:34:45 -03'00'

Luciana Carneiro de Morais Stubbs - BT001097  
Supervisora de Estudos de Impacto - GEDIV  
Empresa de Transportes e Trânsito de Belo Horizonte S/A – BHTRANS

**Luciana C Morais** Assinado de forma digital por  
**Stubbs BT 1097** Luciana C Morais Stubbs BT 1097  
Dados: 2022.02.23 09:35:03 -03'00'

p/ Sayonara Lopes de Souza - BT000089  
Gerente de Diretrizes Viárias - GEDIV  
Empresa de Transportes e Trânsito de Belo Horizonte S/A - BHTRANS

**HUMBERTO** Assinado de forma digital por  
**ROLO PAULINO** HUMBERTO ROLO PAULINO  
Dados: 2022.02.23 10:08:18  
-03'00'

Humberto Rolo Paulino - BT000345  
Superintendente de Sistema Viário - SUSV  
Empresa de Transportes e Trânsito de Belo Horizonte S/A – BHTRANS

**José Carlos Mendanha** Assinado de forma digital por José  
**Ladeira - BT00048** Carlos Mendanha Ladeira -  
BT00048  
Dados: 2022.02.23 10:55:55 -03'00'

José Carlos Mendanha Ladeira - BT000048  
Diretor de Sistema Viário - DSV  
Empresa de Transportes e Trânsito de Belo Horizonte S/A - BHTRANS

*Empresa de Transportes e Trânsito de Belo Horizonte S/A – BHTRANS*

*www.bhtrans.pbh.gov.br*

*Av. Engenheiro Carlos Goulart, nº 900 – Bairro Buritis  
Belo Horizonte – MG – CEP 30455-902*



## ANEXO II – CONDICIONANTES DA BHTRANS

Nº	CONDICIONANTES	PRAZO
01	Apresentar, junto à BHTRANS, o projeto arquitetônico conforme as diretrizes constantes dos itens que se referem aos “Parâmetros Internos”, “Acessos ao empreendimento” e “Projeto das calçadas”, descritos no Parecer Técnico GEDIV 572/2019.	Até 90 dias após a concessão da LI.
02	Apresentar Levantamento Topográfico Planialtimétrico Cadastral de forma que contemple toda área de abrangência dos projetos propostos, não se restringindo aos pontos das intervenções.	Até 90 dias após a concessão da LI.
03	Apresentar projeto executivo de engenharia <sup>1</sup> da via marginal à Avenida Presidente Juscelino Kubitschek contemplando todas as articulações/ligações previstas no projeto original do VIURBS, e para garantir acessibilidade aos bairros do entorno, incluir a continuidade da Rua José Cláudio Sanches até a Rua Margarida Assis Fonseca, e a possível descaracterização da Via de Pedestres existente a partir da Rua Cristina Maria de Assis até a Rua José Cláudio Sanches, consolidando-a como via passível ao tráfego de veículos. <b>Ver nota 1</b>	Até 120 dias após a concessão da LI.
04	Apresentar projeto executivo de engenharia <sup>2</sup> para alargamento dos seguintes trechos de vias: Rua Walfrido Mendes, entre a Avenida Presidente Juscelino Kubitschek e a Rua Margarida Assis Fonseca; Rua Margarida Assis Fonseca, entre as ruas Walfrido Mendes e Cristina Maria de Assis; e a Rua Cristina Maria de Assis, entre as ruas Margarida Assis Fonseca e José Cláudio Sanches. <b>Ver nota 2</b>	Até 120 dias após a concessão da LI.
05	Apresentar projeto executivo de engenharia <sup>2</sup> para a duplicação do viaduto existente na Rua João Batista Vieira, para permitir a ligação entre os bairros Califórnia e Camargos, incluindo o tratamento das cabeceiras dos viadutos (interseções com as ruas Cristina Maria de Assis e Gentil Portugal do Brasil), com implantação de mini rotatórias.	Até 120 dias após a concessão da LI.
06	Apresentar projeto executivo de engenharia <sup>2</sup> de alça de ligação do Anel Rodoviário na Av. Presidente Juscelino Kubitschek, no sentido Rio de Janeiro - Contagem e adequação do ramo de ligação da Via Expressa no Anel, no sentido Belo Horizonte – Vitória, conforme projeto original do VIURBS (Ponto 63). <b>Ver nota 3</b>	Até 120 dias após a concessão da LI.
07	Apresentar projeto executivo de engenharia <sup>2</sup> de readequação da conexão do ramo do Anel Rodoviário para acesso à Via Expressa em direção ao empreendimento e criação de uma nova ligação à via marginal da Arena. <b>Ver nota 4</b>	Até 120 dias após a concessão da LI.
08	Apresentar projeto executivo de engenharia <sup>2</sup> de solução viária para atender o fluxo de saída da Arena a partir da Avenida Presidente Juscelino Kubitschek (sentido Contagem – Belo Horizonte) que se destina ao Anel Rodoviário (sentido Vitória / Rio de Janeiro), de forma não prejudicar o desempenho operacional do sistema viário, evitando-se utilizar as vias locais do entorno, que possuem infraestruturas precárias e capacidade reduzida. <b>Ver nota 5</b>	Até 120 dias após a concessão da LI.
09	Apresentar projeto executivo de engenharia <sup>2</sup> para implantação de um binário entre as ruas Gentil Portugal do Brasil e a Rua José Motta Costa, incluindo o tratamento da rotatória existente e contemplando o tratamento do acesso/ saída do bairro Camargos pela Rua Gentil Portugal do Brasil. <b>Ver nota 6</b>	Até 120 dias após a concessão da LI.

10	Apresentar projeto executivo de engenharia <sup>2</sup> para as vias a serem utilizadas nas rotas de chegada e de saída do empreendimento que apresentarem necessidade de melhoria de infraestrutura, como drenagem e pavimento (revestimento, base e sub-base), considerando que deve ser adequado para absorver o tráfego de ônibus e caminhões. <b>Ver nota 7</b>	Até 120 dias após a concessão da LI.
11	Apresentar projeto executivo contemplando a implantação de sinalização, horizontal vertical, indicativa e semafórica (onde for necessário), com pequenas modificações geométricas tais como acréscimos/alargamentos de calçadas e rebaixamentos de meios-fios/calçadas nas travessias de pedestres; recuperação do revestimento asfáltico; implantação e/ou manutenção da sinalização ou outras propostas que podem ser sugeridas, em todas as vias que fazem parte das rotas de acesso ao empreendimento, nos limites da área de influência.	Até 120 dias após a concessão da LI.
12	Apresentar projeto de programação visual e de sinalização indicativa informando aos pedestres as rotas de ligação da Estação de Metrô – Eldorado até o estádio e vice-versa.	Até 120 dias após a concessão da LI.
13	Apresentar projeto executivo de acessibilidade para pedestres, contemplando atravessamentos sobre a Avenida Presidente Juscelino Kubitschek e sobre a BR-040 promovendo a ligação de pedestres entre o Bairro Conjunto Califórnia e o Bairro Califórnia (em passarelas, com larguras mínimas de 5,0 metros) e envolvendo soluções para as rotas de caminhada de pedestres nas imediações do empreendimento, ligando os pontos de embarque e desembarque de transporte coletivo – PED e a Estação do Metrô – Eldorado à Arena Multiuso, de forma a facilitar o caminhar e as travessias de pedestres. <b>Ver nota 8</b>	Até 120 dias após a concessão da LI.
14	Apresentar estudo de análise e capacidade das linhas de ônibus que atendem as imediações da Arena Multiuso, incluindo propostas de melhorias do quadro de horário, itinerários e a possibilidade de novas linhas, tendo em vista as novas articulações viárias que vão ser implantadas com a operação do empreendimento. Deve-se apresentar alternativas específicas para a operação do transporte coletivo (ônibus e metrô) nos dias de jogos futebol e shows, tomando como base os horários dos eventos. <b>Ver nota 9</b>	Até 120 dias após a concessão da LI.
15	Apresentar proposta para disponibilização de transporte gratuito. Para o deslocamento dos torcedores da Estação Eldorado até a Arena Multiuso e vice-versa. Para isso, devem ser identificadas as áreas para estocagem desses veículos, sendo toda a interface necessária com a TRANSCON de responsabilidade do empreendedor. <b>Ver nota 10</b>	Até 120 dias após a concessão da LI.
16	Apresentar projeto operacional de transporte (coletivo, táxi, aplicativo e metrô) e trânsito (desvios, sinalização e bloqueios) para os dias de eventos.	Até 120 dias após a concessão da LI.
17	Aprovar projeto arquitetônico correspondente à condicionante 1.	Até 120 dias após a concessão da LI.

Nº	CONDICIONANTES	PRAZO
18	Aprovar projeto executivo de engenharia correspondente às condicionantes 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9 e 10.	Até 180 dias após a concessão da LI.
19	Aprovar projeto executivo de sinalização correspondente à condicionante 11.	Até 180 dias após a concessão da LI.
20	Aprovar projeto de programação visual e de sinalização indicativa correspondente à condicionante 12.	Até 180 dias após a concessão da LI.
21	Aprovar projeto executivo de acessibilidade para pedestres correspondente à condicionante 13.	Até 180 dias após a concessão da LI.
22	Aprovar proposta de alterações nas linhas de ônibus que atendem as imediações da Arena Multiuso, conforme necessidade constatada no estudo de análise e de capacidade correspondente à condicionante 14.	Até 180 dias após a concessão da LI.
23	Aprovar proposta para disponibilização de transporte gratuito, para o deslocamento dos torcedores da Estação Eldorado até a Arena Multiuso e vice-versa, correspondente à condicionante 15.	Até 180 dias após a concessão da LI.
24	Aprovar projetos operacionais de transporte e trânsito, correspondente à condicionante 16.	Até 180 dias após a concessão da LI.
25	Implantar projeto arquitetônico correspondente à condicionante 1.	Até o requerimento da LO.
26	Implantar projeto executivo de engenharia correspondente às condicionantes 3 e 4.	Até 360 dias após a concessão da LI.
27	Implantar projeto executivo de engenharia correspondente às condicionantes 5,6,7,8,9 e 10.	Até o requerimento da LO.
28	Implantar projeto executivo de sinalização correspondente à condicionante 11.	Até o requerimento da LO.
29	Implantar projeto de programação visual e de sinalização indicativa correspondente à condicionante 12.	Até o requerimento da LO.
30	Implantar projeto executivo de acessibilidade para pedestres correspondente à condicionante 13.	Até o requerimento da LO.

Nº	CONDICIONANTES	PRAZO
31	Implantar alterações nas linhas de ônibus que atendem as imediações da Arena Multiuso, conforme necessidade constatada no estudo de análise e de capacidade correspondente à condicionante 14.	Durante a operação do empreendimento
32	Disponibilizar transporte gratuito para o deslocamento dos torcedores da Estação Eldorado até a Arena e vice-versa, correspondente à condicionante 15.	Durante a operação do empreendimento
33	Implantar projetos operacionais de transporte e trânsito, correspondente à condicionante 16.	Durante a operação do empreendimento.
34	Disponibilizar a venda das vagas de estacionamento antecipadamente, junto com os ingressos.	Durante a operação do empreendimento.
35	Realizar shows somente na área interna à Arena. Sendo vedada a utilização da esplanada para essa finalidade.	Durante a operação do empreendimento.

**Notas:**

- A via marginal deve ter calçadas com, no mínimo, cinco metros de largura e pistas com separação do tráfego local com relação ao fluxo de veículos que se destinam ao Estádio. Deve ser prevista ligação da via marginal com a Rua Cristina Maria de Assis.

A continuidade da Rua José Cláudio Sanches e a consolidação da via de Pedestres em via passível ao tráfego de veículos são necessárias, pois a concretização desses trechos promove a melhoria de acessibilidade e capilaridade na região, além de criar uma ligação independente para a utilização dos moradores separada dos acessos para a Arena. Possibilita, também, a implantação de um binário entre as ruas José Cláudio Sanches e Cristina Maria de Assis em dias de eventos.

Outro objetivo da criação da abertura dos trechos citados está relacionado à oportunidade de minimização de conflitos na interseção entre as ruas Maria Cristina de Assis, João Batista Vieira e José Cláudio Sanches, além de possibilitar, também, a operação de linhas de ônibus no entorno da Arena, podendo ser utilizada a Rua José Cláudio Sanches como estocagem em dias de eventos;
- A largura final a ser considerada para essas vias deve ser de 15 metros, com a seguinte seção: seis metros de calçada (quatro metros lindeiros à Arena e dois metros no lado oposto) e nove metros de pista. Além da ampliação dessas vias, nesse projeto deve-se incluir a abertura do trecho da Rua Walfrido Mendes até a Avenida Presidente Juscelino Kubitscheck.

Na LP foi solicitado alargamento com largura final das vias de 20 metros, mas foi informado pelo empreendedor que não é possível implantar alargamento nas vias do entorno da Arena com essa largura, pois acarretaria em redução da área do terreno e consequente alteração de parâmetros urbanísticos, além de gerar impactos em área de preservação e aumento da área de supressão de mata atlântica. Ressalta-se que no Relatório Técnico Para Fins de Licenciamento Ambiental emitido pela SUREG na fase da LP foi determinado que largura final das vias do entorno da Arena após alargamento seria de 15 metros.

Sendo assim, será autorizado que a largura final seja de 15 metros, mas para não comprometer a circulação, não será necessário o uso compartilhado por pedestres e bicicletas na área da calçada, sendo utilizada para lazer a ciclovia prevista no entorno do estádio, cumprindo assim a função social como opção de esporte e lazer para os dias em que não ocorrerem jogos.

Ressalta-se a importância dessa transposição, uma vez que possibilita a comunicação entre os bairros localizados em ambos os lados da Avenida Presidente Juscelino Kubitschek, fazendo um binário com o viaduto existente da Rua João Batista Vieira;

3. A proposta deve criar uma faixa de desaceleração no Anel Rodoviário para acesso ao Eixo 6, a criação de uma faixa adicional para evitar conflito com os veículos provenientes do Anel com o tráfego da Via Expressa (eliminando o entrelaçamento citado devido a separação de faixas) e eliminação de cruzamento devido à construção de passagem em nível superior sobre a alça descendente do Anel. Deve ser detalhado melhor o caminhar dos pedestres, com soluções que proporcionem acessibilidade e segurança, principalmente nas transposições das vias em nível;
4. A extensão do entrelaçamento pode ser de 450 metros com separação física (barreira de concreto), conforme proposta, mas devem ser apresentadas soluções para garantir a segurança, principalmente evitando colisão frontal na barreira de concreto (amortecedor de impacto);
5. Para a ligação Contagem – Arena MRV foi proposta a implantação de semáforo de conversão à esquerda na pista central da Avenida Presidente Juscelino Kubitschek para operação em dias de eventos.

que os ônibus façam aí o seu retorno vindo da estação para a Arena, e na saída será importante como mais uma opção para acesso ao Anel Rodoviário (sentido Vitória).

A concordância com a implantação do semáforo com a conversão à esquerda não isenta a necessidade de apresentar nova solução de acesso à Rua lateral do Anel Rodoviário (sentido Vitória), preferencialmente sendo criado novo acesso, ou em último caso, sendo feitas melhorias no acesso existente.

Deve ser apresentada solução de acesso à Rua lateral do Anel Rodoviário (sentido Rio de Janeiro), para os veículos provenientes de Contagem e da Arena, sem que sejam utilizadas as vias locais do bairro Santa Maria. Ressalta-se que é possível fazer o ramo de ligação sem que seja perdido o acesso do bairro Santa Maria à Via Expressa;

6. A implantação do binário é necessária, pois a Rua Gentil Portugal do Brasil opera atualmente em mão dupla e com demanda significativa de estacionamento por conta do condomínio Mundi. Além disso, a via opera com circulação de linha de ônibus nos dois sentidos. A largura da pista de rolamento permite a operação em duas faixas de trânsito de forma precária, sendo uma para cada sentido.

Avaliar a dimensão da Rua José Motta Costa, para verificar a possibilidade de manter a circulação em mão-dupla, para garantir a acessibilidade às vias transversais.

O tratamento do acesso/ saída do bairro Camargos é importante, uma vez que será utilizado pelos torcedores que vierem de Contagem e Betim, por exemplo, pois os que não irão acessar o estacionamento do estádio, provavelmente utilizarão este acesso por conta da facilidade de estacionamento nos bairros Camargos e Santa Maria;

7. A definição das vias a serem tratadas deve ser feita após a conclusão das propostas de circulação, com a reapresentação das rotas de chegada e saída tanto para os dias comuns, quanto para os dias de eventos;
8. O referido projeto deve conter Registro de Responsabilidade Técnica – RRT específico para essa finalidade.

Essas rotas devem ser acessíveis, prevendo sinalização tátil e visual de alerta com relação a mobiliários existentes e proteções contra queda, atendendo o conceito da NBR 9050/2015: "trajeto contínuo, desobstruído e sinalizado, que conecte os ambientes externos ou internos de espaços e edificações, e que possa ser utilizado de forma autônoma e segura por todas as pessoas, inclusive aquelas com deficiência e mobilidade reduzida. A rota acessível pode incorporar estacionamentos, calçadas rebaixadas, faixas de travessia de pedestres, pisos, corredores, escadas e rampas, entre outros".

Faz-se necessário, também, atender à Lei Nº 13.146, de 6 de julho de 2015, que institui a Lei Brasileira de Inclusão da Pessoa com deficiência (Estatuto da Pessoa com Deficiência), que em seu artigo 113, parágrafo 3º apresenta alterações na Lei Nº 10.257, de julho de 2001 (Estatuto da Cidade), incluindo o seguinte texto (parágrafo 3º do artigo 41): "As cidades de que trata o caput deste artigo devem elaborar plano de rotas acessíveis, compatível com o plano diretor no qual está inserido, que disponha sobre os passeios públicos a serem implantados ou reformados pelo poder público, com vistas a garantir acessibilidade da pessoa com deficiência ou com mobilidade reduzida a todas as rotas e vias existentes, inclusive as que concentrem os focos geradores de maior circulação de pedestres, como os órgãos públicos e os locais de prestação de serviços públicos e privados de saúde, educação, assistência social, esporte, cultura, correios e telégrafos, bancos, entre outros, sempre que possível de maneira integrada com os sistemas de transporte coletivo de passageiros".

O projeto de acessibilidade e as passarelas devem ser mais detalhados principalmente com relação ao tratamento para segurança dos pedestres em áreas de atravessamento. O caminhamento de pedestres deve ser estendido aos bairros Alto do Pinheiros e Vila Oeste.

A locação das passarelas para atravessamento sobre a Avenida Presidente Juscelino Kubitschek e a BR-040 deve ser discutida em reunião da Comissão Regional de Transportes e Trânsito – CRTT;

9. Conforme informação do empreendedor, o dimensionamento das linhas de ônibus que atendem as imediações da Arena Multiuso só será possível quando houver as informações das vendas antecipadas, cuja viabilidade técnica e econômica foi confirmada preliminarmente em reunião com a diretoria do SETRABH.

Até a data do início da operação devem ser aplicadas diversas pesquisas de preferência declarada para avaliar a possível adesão do público à venda antecipada de ingressos, e elaborada a modelagem adequada para o dimensionamento dessas linhas. Esta pesquisa deve também fornecer dados sobre a utilização do Metrô;

10. Foi proposta a criação de uma linha de ônibus circular entre a Arena Multiuso e a Estação Eldorado nos dias de jogos, com passagem integrada à tarifa do Metrô, não sendo oferecido de forma gratuita.

