

SUMULA DO PARECER TÉCNICO 012/24/IL

PROCESSO: Impacto 207/2022 (CETESB.068580/2022-47)
INTERESSADO: EIXO SP Concessionária de Rodovias S/A
ASSUNTO: Solicitação de Licença Ambiental Prévia – LP para as obras de Duplicação da Rodovia Comandante João Ribeiro de Barros (SP-294), entre o km 493+350 e o km 685+000
MUNICÍPIOS: Pompéia, Quintana, Herculândia, Tupã, Iacri, Parapuã, Osvaldo Cruz, Inúbia Paulista, Lucélia, Adamantina, Flórida Paulista, Pacaembu, Irapuru, Junqueirópolis, Dracena, Tupi Paulista, Santa Mercedes, Paulicéia e Panorama

1. INTRODUÇÃO

Trata-se da súmula do Parecer Técnico elaborado pelo Departamento de Licenciamento com Avaliação de Impacto Ambiental – IL para subsidiar o licenciamento ambiental prévio da Duplicação da Rodovia Comandante João Ribeiro de Barros (SP-294), entre o km 493+350 e o km 685+000, nos municípios de Pompéia, Quintana, Herculândia, Tupã, Iacri, Parapuã, Osvaldo Cruz, Inúbia Paulista, Lucélia, Adamantina, Flórida Paulista, Pacaembu, Irapuru, Junqueirópolis, Dracena, Tupi Paulista, Santa Mercedes, Paulicéia e Panorama, sob responsabilidade da EIXO SP Concessionária de Rodovias S/A. Segundo o EIA, o objetivo do empreendimento é otimizar o trânsito de veículos e reduzir a sobrecarga nos horários de maior fluxo. A duplicação irá beneficiar a fluidez e segurança dos usuários da rodovia que percorrem longas distâncias entre a região central e o extremo oeste do estado de São Paulo.

2. DESCRIÇÃO DO EMPREENDIMENTO

O trecho da Rodovia Comandante João Ribeiro de Barros (SP-294) a ser duplicado abrange 19 municípios localizados na região noroeste do estado de São Paulo, totalizando 191,65 km de extensão entre o km 493+350 (no município de Pompéia, na região de Marília) e o km 685+000 (no município de Panorama, próximo à divisa com Mato Grosso do Sul).

Além da duplicação, ao longo do trecho o projeto prevê a implantação ou remodelação de até 40 dispositivos rodoviários de acesso e retorno, atualmente em nível, para dispositivos em desnível por meio da construção/remodelação de Obras de Arte Especiais. Está prevista ainda a regularização das paradas de ônibus e a implantação de passarelas para pedestres.

Segundo o interessado, a estimativa de custo total para a execução da duplicação da SP-294 no trecho em análise é de R\$ 1.647.053.467,04, com período previsto de execução de obras de 30 meses e mão-de-obra informada de 800 funcionários no pico de implantação do empreendimento.

3. COMPATIBILIDADE LEGAL

Em atendimento aos artigos 5º e 10 da Resolução CONAMA nº 237/97, foram apresentadas as Certidões de Uso e Ocupação do Solo e Declarações/Manifestações das prefeituras municipais atravessadas pelo empreendimento, que atestam a sua compatibilidade com as respectivas legislações municipais.

4. IMPACTOS AMBIENTAIS E MEDIDAS MITIGADORAS

A avaliação dos principais potenciais impactos ambientais decorrentes do planejamento, implantação e operação do empreendimento foi realizada considerando-se as informações apresentadas no EIA/RIMA e complementações subsequentes encaminhadas, conforme segue:

- **Geração de expectativa da população quanto à implantação do empreendimento**

A perspectiva de implantação do empreendimento gera expectativas positivas quanto à melhoria do transporte na região, requalificação urbana e valorização imobiliária. No entanto, podem ser geradas expectativas negativas relacionadas a desapropriações, potenciais transtornos decorrentes das obras e alterações no tráfego. Para mitigar esse impacto, foram propostas no EIA medidas no âmbito do Programa de Comunicação Social, como manutenção de canal de comunicação com a comunidade, realização de campanhas de divulgação das atividades de obras, e atendimento a consultas e reclamações. Para a fase de solicitação de Licença Ambiental de Instalação - LI foi solicitado o detalhamento do programa contemplando ações específicas a serem desenvolvidas para cada público alvo e propostas de estabelecimento de canais de comunicação presenciais, como postos de atendimento nos canteiros de obras, entre outros.

- **Desencadeamento / intensificação de processos de dinâmica superficial**

As atividades previstas para a implantação do empreendimento, especialmente a movimentação de terra, cortes e aterros, podem desencadear processos erosivos e de assoreamento dos cursos d'água localizados no entorno das obras. Foram propostas medidas no âmbito dos Programas Ambientais da fase de implantação, como o Subprograma de Controle de Processos Erosivos e de Assoreamento, que inclui a implantação de sistemas de drenagem provisório e definitivo. Foi solicitado o detalhamento dos programas propostos, incluindo o Subprograma de Planejamento de Obras, Programa de Adequação Ambiental do Projeto e Programa de Gerenciamento de Passivos Ambientais, que contempla o monitoramento dos passivos relacionados aos processos de dinâmica superficial da área de influência do empreendimento, incluindo as propriedades e áreas que recebem contribuições da drenagem pluvial da rodovia.

- **Interferências em recursos hídricos**

Durante as obras, as intervenções sobre e próximas aos cursos d'água superficiais requerem a adoção de medidas de controle ambiental visando evitar o carreamento de sedimentos, assoreamento, contaminação ou alteração dos regimes hídricos, e medidas específicas para evitar impactos a cursos d'água contribuintes de pontos de captação para abastecimento público e poços de captação de água subterrânea no entorno. Foram propostas medidas preventivas, de controle e mitigação no âmbito dos Programas Ambientais, especialmente o monitoramento de parâmetros físico e químicos da água em pontos no entorno do empreendimento e foi solicitado o mapeamento e monitoramento de pontos críticos sujeitos a assoreamento, monitoramento dos pontos de captação superficial e de Monitoramento de Pontos de Uso de Água por terceiros.

- **Geração de resíduos, efluentes e poluição nas áreas de apoio e frentes de obras**

Durante a duplicação da rodovia são previstas atividades nas frentes de obra e áreas de apoio que remetem à geração de resíduos e efluentes provenientes das atividades inerentes às obras, tais como material de demolição de edificações, pavimento asfáltico, guias, sarjetas, resíduos dos escritórios, refeitórios, sanitários e oficinas. Foi proposto no EIA um Programa de Controle Ambiental das Obras – PCA e medidas mitigadoras no âmbito do Subprograma de Gerenciamento de Resíduos Sólidos e Efluentes, além de Subprograma de Controle da Poluição do Solo e das Águas Superficiais, Subprograma de Recuperação de Áreas Degradadas e Procedimentos de Desativação e Recuperação de Áreas de Apoio, que deverão ser detalhados na fase de LI.

- **Interferência em áreas contaminadas**

Segundo o EIA, as consultas realizadas não apontaram áreas com histórico de contaminação na Área Diretamente Afetada - ADA. No entanto, foram identificadas três áreas contaminadas no entorno do trecho a ser duplicado (reabilitada, em monitoramento para encerramento e em processo de remediação). A Avaliação Preliminar de Áreas Contaminadas a ser realizada para a etapa de LI deverá estar de acordo com a legislação vigente e demais procedimentos aceitos pela CETESB, contendo o levantamento das áreas contaminadas, suspeitas e com potencial de contaminação na região de interesse, bem como informadas as interferências em solos e águas subterrâneas nessas áreas, caso ocorram.

- **Perda da cobertura vegetal nativa, intervenções em Áreas de Preservação Permanente – APP e outras áreas protegidas**

Para a implantação do empreendimento a intervenção em fragmentos de Mata Atlântica está estimada em 36 ha, basicamente em vegetação em estágio inicial de regeneração, e em menor escala intervenções em vegetação em formação pioneira e estágio médio de regeneração. Parte dessas intervenções se dará em Área de Preservação Permanente – APP. Foram levantados ainda exemplares arbóreos isolados objeto de corte e áreas mapeadas como Reserva Legal que poderão ser interceptadas, sendo ressaltado que todas as intervenções serão revisadas na fase de projeto executivo. Foram propostas medidas mitigadoras no âmbito do Subprograma de Controle da Intervenção em APP, Supressão da Vegetação e Monitoramento da Flora e do Programa de Controle da Supressão de Vegetação, integrantes do PCA, a serem detalhados para a fase de LI. Deverá ser apresentado o projeto de restauração florestal no âmbito do Programa de Gerenciamento de Plantios Compensatórios e Restauração Ecológica, e solicitada a Autorização de Supressão de Vegetação e Intervenção em APP, mediante assinatura do respectivo Termo de Compromisso de Recuperação Ambiental – TCRA, sendo que a proposta de compensação florestal deverá estar de acordo com o disposto nas legislações municipais e estadual. Não há Unidades de Conservação interceptadas pelo empreendimento.

- **Perda de habitats e impactos sobre a fauna**

O principal impacto sobre a fauna está relacionado à perda de habitat, por meio da supressão e fragmentação da vegetação. Em geral, as espécies encontradas informadas no EIA são generalistas, de ampla distribuição geográfica e com alta plasticidade ecológica. Contudo também foram encontradas espécies endêmicas, sensíveis a alterações do habitat e ameaçadas de extinção, com destaque neste último para os mamíferos de médio e grande porte. Para a LI, o Programa de Monitoramento de Fauna e um Programa de Afugentamento e Resgate da Fauna deverão ser detalhados, incluindo proposta de base de apoio ou centro de triagem provisório e parcerias com instituições que poderão receber os animais resgatados durante as obras.

- **Aumento na fauna doméstica e sinantrópica**

De acordo com o EIA, dada as características das obras, a implantação do empreendimento não apresenta potencial de proliferação de espécies sinantrópicas. Quanto a animais domésticos em situação de abandono, os mesmos podem acarretar colisões na rodovia, sendo necessária a aplicação de medidas de mitigação. Foram propostas medidas no âmbito do Subprograma de Controle da Fauna Sinantrópica e Doméstica e do Programa de Educação Ambiental, a serem detalhados para a fase de LI. Deverá ainda ser prevista parceria com centros de controle de zoonoses ou outras instituições correlatadas nos municípios afetados.

- **Interferências no sistema viário e nos fluxos entre bairros**

A fim de mitigar os impactos previstos no sistema viário durante as obras, o empreendedor propôs medidas no âmbito Programa de Controle de Tráfego das Obras e de Infraestruturas Viárias Locais e a elaboração de Projetos de Desvio de Tráfego, contendo os desvios e travessias provisórias que serão adotadas durante as obras. O Programa e projetos propostos deverão ser detalhados para a fase de LI, incluindo os desvios dos caminhos utilizados por pedestres, levantamento dos pontos de acesso e de conexão entre os bairros do entorno, e principais conexões aos equipamentos sociais e serviços situados no perímetro urbano atravessados pela duplicação. Também deverão constar medidas de monitoramento do fluxo de veículos, pedestres e ciclistas para a fase de operação do empreendimento, bem como dos acessos às empresas lindeiras a rodovia.

- **Mobilização e desmobilização de mão de obra**

Foi informada a previsão de mobilização de 800 trabalhadores no pico das obras, devendo ser priorizada a contratação de mão de obra local junto à população residente nos municípios interceptados pela rodovia. Para a mitigação de potenciais impactos foram apresentados os Programas de Treinamento e Capacitação Ambiental da Mão de Obra e de Educação Ambiental,

e foi solicitada a apresentação de Programa de Mobilização e Desmobilização de Mão de Obra, considerando a possibilidade de aproveitamento dos trabalhadores desmobilizados de atividades econômicas a serem afetadas pela implantação do empreendimento.

- **Desapropriação e relocação de população e equipamentos sociais**

De acordo com o levantamento prévio apresentado pelo empreendedor, são passíveis de desapropriação cerca de 165 ha de áreas privadas e 11 ha de áreas públicas. Para a fase de LI, deverá ser apresentado o detalhamento do Programa de Desapropriação e do Programa de Relocação de População e Atividades Afetadas. Deverão ainda ser apresentados os cadastros da população afetada; os acordos amigáveis firmados, o Decreto de Utilidade Pública e as imissões na posse; termo de autorização de uso ou equivalente para as áreas públicas afetadas e ações para a eventual relocação e reassentamento de população.

- **Impactos sobre as atividades econômicas**

Para implantação do empreendimento será necessário intervir em imóveis de terceiros onde, na maioria dos casos, são realizadas atividades produtivas. Para a etapa de LI, deverá ser apresentado, no âmbito Programa de Desapropriação e do Programa de Relocação de População e Atividades Afetadas, um Plano de Gerenciamento de Desapropriações e Indenizações, incluindo medidas, cadastros e acordos com os proprietários das atividades econômicas afetadas. Com relação a áreas com atividades minerárias, o empreendedor informou que em consulta à Agência Nacional de Mineração (ANM), há apenas um processo em licenciamento para extração de argila, porém as obras deverão interceptar somente cerca de 0,12% da área, permitindo, a manutenção das atividades futuras.

- **Interferências infraestruturas**

Durante as obras são previstas interferências em infraestruturas de serviços públicos e privados, com possibilidade de interrupções temporárias de serviços. As estruturas afetadas deverão sofrer remanejamento a ser executado segundo especificações das empresas responsáveis pelos serviços. O empreendedor informou que irá divulgar previamente aos usuários sobre eventuais interrupções temporárias. Antes das intervenções nas infraestruturas, deverão ser obtidas as manifestações dos órgãos ou concessionárias responsáveis e realizadas ações de comunicação social prévia junto à população a ser afetada.

- **Incômodos à população lindeira**

No decorrer da implantação do empreendimento, ações como movimentação dos maquinários, equipamentos e serviços como limpeza de terreno, terraplanagem, aterros, construção de obras de arte e pavimentação poderão ocasionar incômodos à população residente nas áreas lindeiras à faixa de domínio. O empreendedor propôs um Subprograma de Mitigação de Incômodos à População que deverá ser detalhado para a fase de LI, e comprovada a divulgação de medidas para mitigar os incômodos e canais de comunicação disponíveis para a população manifestar dúvidas e reclamações. No caso de utilização de explosivos durante as obras, deverá ser apresentado um Programa de Monitoramento de Desmonte de Rocha com o Uso de Explosivos e Plano de Comunicação à População para manifestação da CETESB. Foram solicitados também laudos cautelares das estruturas no entorno que poderão ser afetadas pelo eventual uso de explosivos e atividades de obras, e medidas a serem adotadas no caso de danos.

- **Interferências sobre o Patrimônio Arqueológico, Histórico e Cultural**

A Ficha de Caracterização da Atividade foi encaminhada ao Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional - IPHAN, conforme previsto na Instrução Normativa nº 001/2015. O IPHAN solicitou ao empreendedor um Projeto de Avaliação de Impacto ao Patrimônio Arqueológico, o qual foi analisado pelo órgão que se manifestou anuindo as licenças ambientais do empreendimento – de viabilidade (Licença Prévia – LP), Licença de Implantação (LI), e Licença de Operação (LO). Não é prevista interferência do empreendimento em bens tombados.

- **Interferências sobre o Patrimônio Paleontológico**

De acordo com os estudos de paleontologia, não foi encontrado exemplar fóssil na AID ou na ADA do empreendimento, tendo a ocorrência mais próxima sido registrada na Formação Adamantina, em Flórida Paulista, a cerca de 2 km da ADA. No entanto, o empreendedor informou que em 2021 trabalhadores das obras da praça de pedágio da SP-294, no km 623, entre Irapuru e Pacaembu, encontraram fragmentos animais a 20 m da superfície, sendo adotadas as medidas cabíveis na época. Para o atual empreendimento, foi apresentado um Programa do Patrimônio Arqueológico, Paleontológico, Histórico e Cultural que prevê a interrupção das obras caso seja identificado algum vestígio fóssilífero na frente de obras. Foi solicitado o detalhamento do Programa e aprovação do mesmo junto à Agência Nacional de Mineração (ANM), caso o projeto preveja a realização de cortes em camadas litológicas com potencial fóssilífero.

- **Riscos associados a acidentes envolvendo transporte e uso de produtos perigosos durante as obras e operação do empreendimento**

Nas obras de duplicação o risco de contaminação do solo é aumentado devido à maior movimentação de equipamentos e máquinas e manuseio de produtos perigosos. Durante a operação do empreendimento poderão ocorrer acidentes envolvendo o transporte de produtos perigosos. Assim, para a fase de LI foi solicitada a apresentação de um Programa de Gerenciamento de Risco – PGR e Plano de Ação de Emergência – PAE para a fase de obras, incluindo medidas previstas visando a não contaminação, por produtos químicos, dos recursos hídricos interceptados pelas obras. Por ocasião da solicitação de LO, deverá ser apresentada a revisão do Programa de Gerenciamento de Risco e do Plano de Ação de Emergência da rodovia.

- **Impactos sobre a flora durante a operação**

Durante a operação da rodovia, podem ocorrer situações que ocasionem o início de incêndios, principalmente nas épocas mais secas do ano. Para mitigar os impactos relacionados, deverão ser incluídos no Programa de Gestão Ambiental da Operação, medidas de conscientização, prevenção e planos de emergência para combate a incêndios no entorno da rodovia.

- **Impactos sobre a fauna na fase de operação**

Na fase de operação do empreendimento, os impactos relacionados a atropelamento de fauna deverão ser mitigados com a devida implementação de medidas e ações. Assim, deverão ser apresentadas alternativas tecnológicas para segregação das pistas em locais selecionados em detrimento de barreiras rígidas, projetos de implantação antecipada de passagens de fauna inferiores, cercamento e sinalização em relação ao cronograma de implantação de divisão de pistas, além do detalhamento do Subprograma de Monitoramento dos Atropelamentos de Fauna durante a implantação e operação do empreendimento.

- **Aumento dos níveis de ruído e vibração durante a construção e operação do empreendimento**

As atividades relacionadas às obras e operação do empreendimento poderão acarretar incômodos à população lindeira pela geração de ruídos. Para mitigar o potencial impacto, foram propostas medidas de controle do ruído, restrições de horário de obras e o monitoramento de ruído durante a operação do empreendimento. De acordo com a 1ª campanha de medição de níveis de ruído realizada previamente às obras, em 4 pontos de 22 pontos objeto de medição, houve ligeira ultrapassagem do padrão estabelecido pela CETESB. Assim, foi solicitada a implantação de medidas mitigadoras de ruído nesses pontos e a realização de uma 2ª campanha de medição de níveis de ruído na fase de operação do empreendimento, em conformidade com o “Procedimento para Medição de Níveis de Ruído em Sistemas Lineares de Transportes” da CETESB, nos termos das Decisões de Diretoria CETESB nº 100/2009/P e 389/2010/P.

5. COMPENSAÇÃO AMBIENTAL

O empreendedor apresentou um Subprograma de Aplicação de Recursos Financeiros em Unidades de Conservação com a proposição de alternativas para compensação ambiental dos impactos negativos da implantação das obras de duplicação da SP-294. Caberá à Câmara de Compensação Ambiental da SEMIL definir a destinação dos recursos da compensação ambiental previstos na Lei Federal 9985/00, sendo a apresentação do comprovante de pagamento e assinatura do Termo de Compromisso de Compensação Ambiental – TCCA, condicionantes à emissão da LI. Para a Licença Ambiental de Operação deverá ser apresentado relatório contábil, visando à realização de eventuais ajustes no valor destinado à compensação ambiental.

6. CONCLUSÃO

Considerando que se trata de obra de utilidade pública com benefícios estratégicos para o sistema de transportes e para a logística do Estado de São Paulo, incluindo melhoria da acessibilidade e segurança dos usuários, e que os potenciais impactos ambientais poderão ser mitigados com a devida implementação dos Programas Ambientais propostos no EIA/RIMA e solicitados no Parecer Técnico nº 012/2024/IL, a equipe técnica da CETESB conclui que o empreendimento é ambientalmente viável. Nestes termos, submete ao CONSEMA para apreciação e deliberação sobre a viabilidade ambiental da Duplicação da Rodovia Comandante João Ribeiro de Barros (SP-294), segmento entre o km 493+350 e o km 685+000, nos municípios de Pompéia, Quintana, Herculândia, Tupã, Iacri, Parapuã, Osvaldo Cruz, Inúbia Paulista, Lucélia, Adamantina, Flórida Paulista, Pacaembu, Irapuru, Junqueirópolis, Dracena, Tupi Paulista, Santa Mercedes, Paulicéia e Panorama, sob responsabilidade da EIXO SP Concessionária de Rodovias S/A.

São Paulo, 14 de fevereiro de 2024

ORIGINAL DEVIDAMENTE ASSINADO

RODRIGO PASSOS CUNHA

Departamento de Licenciamento com Avaliação de Impacto Ambiental – IL
Gerente