

14. CONCLUSÕES

O presente Estudo de Impacto Ambiental (EIA) teve como objetivo fornecer elementos necessários à CETESB, para análise da viabilidade ambiental da implantação e operação da Perimetral de Itatiba (SPI081/360) – segmento rodoviário entre o cruzamento das rodovias Romildo Prado (SP-063) e Engº Constâncio Cintra (SP-360) até a Rodovia Dom Pedro I (SP-065), para futura emissão da Licença Ambiental Prévia (LP).

Atualmente, as rodovias SP-065/Dom Pedro I, SP-360/Constâncio Cintra e SP-063/Romildo Prado (todas administradas pela Concessionária Rota das Bandeiras) não são interligadas, sendo necessário o fluxo rodoviário de longa distância interceptar o núcleo urbano de Itatiba para promover a interconexão, misturando-se ao fluxo urbano de curtas distância.

Assim com a implantação da Perimetral de Itatiba, os dois eixos (SP-065 e SP-063/SP-360) ficarão fortalecidos com a melhoria do padrão rodoviário e integração física e operacional, permitindo inclusive o aproveitamento de sinergias operacionais.

Esse fato proporcionará maior fluidez no tráfego regional, através de uma nova via ininterrupta, de traçado tangente à região urbanizada da cidade, com velocidade operacional significativamente maior.

Com extensão de 9.540 metros, o empreendimento tem início no novo dispositivo de entroncamento das SP-360/Constâncio Cintra e SP-063/Romildo Prado, e término na SP-065/Dom Pedro, em concordância com o dispositivo de acesso à Bragança Paulista. Será duplicada, e com duas faixas de rolamento por sentido, separadas por canteiro central. Não serão implantadas praças de pedágio.

O território de inserção do empreendimento possui dimensão total de 110 ha. Estima-se que cerca de 32 propriedades particulares passarão por processos desapropriatórios, totalizando pouco mais de 97 ha. Além dessas, serão necessárias intervenções em áreas de domínio público (estadual ou municipal), que somam 13 ha.

Para a execução das obras serão afetadas 11 residências. A população afetada estimada é de 45 pessoas.

De acordo com os estudos relativos aos aspectos do meio físico, considera-se o empreendimento viável ambientalmente, levando em consideração a adoção de todas as medidas preventivas e mitigadoras propostas quando da execução das obras e operação do empreendimento.

De modo a evitar e minimizar problemas com erosão, escorregamentos e assoreamentos, deverá ser seguido um rígido programa de treinamento ambiental dos colaboradores envolvidos com as obras, um programa de controle ambiental e supervisão das mesmas. Os indicadores ambientais serão registrados permanentemente, de modo a evitar impactos ou recuperá-los imediatamente, se ocorrerem.

Já com relação do meio biótico, constatou-se que a vegetação da ADA encontra-se bastante alterada devido ao elevado índice de antropização ocorrente no trecho pretendido para a implantação das obras, característico pela histórica ocupação com pecuária extensiva e cultivo agrícola.

A previsão é que para a implantação do empreendimento haverá supressão de áreas recobertas por fragmentos florestais nativos, intervenção em APP e supressão de árvores isoladas. A compensação prevista foi a reposição florestal de mais de 64 mil mudas, suficientes para recuperar quase 38 ha de áreas degradadas.

Quanto a fauna, uma vez que a implantação do empreendimento pode ser considerada como uma barreira física na paisagem atual, são esperados impactos negativos de média magnitude sobre a fauna local/regional. Como medida mitigadora é proposta construção de passagem de fauna junto aos locais críticos, buscando minimizar o impacto da fragmentação.

Não foram identificadas Unidades de Conservação interceptadas pelo empreendimento.

Após a análise da legislação aplicável e elaboração do diagnóstico ambiental dos meios físico, biótico e socioeconômico, foi possível a avaliação dos impactos potenciais, quantificados a partir da utilização de uma Matriz de Interação de Atividades Previstas e Aspectos Ambientais, que possibilitou a identificação de 39 impactos potenciais. A fim de garantir a integral implementação de medidas

mitigadoras e compensatórias aos impactos potenciais, foram formulados 13 Programas Ambientais.

Por fim, foi realizada uma interação das características socioambientais do trecho, a localização dos impactos e a intensidade de aplicação das medidas mitigadoras.

Neste sentido, obedecidas às recomendações discutidas neste trabalho, e atendidas às normas e os padrões técnicos na execução das obras, os impactos negativos serão mitigados e a resultante dos impactos será positiva, justificando-se assim, a viabilidade ambiental da Perimetral de Itatiba (SPI081/360).