

12. CONCLUSÕES

O presente Estudo de Impacto Ambiental (EIA) teve como objetivo fornecer elementos necessários à CETESB, para análise da viabilidade ambiental da 2ª Fase de implantação e futura operação do Prolongamento da Rodovia José Roberto Magalhães Teixeira (SP-083), município de Campinas – SP, para emissão da Licença Ambiental Prévia (LP).

Esse novo trecho da Rodovia SP-083 (entre a Rodovia dos Bandeirantes e a Santos Dumont), concomitante 1ª Fase já em operação, acarretará melhorias significativas na acessibilidade e condições de transporte no município de Campinas e região, uma vez que irá otimizar o tráfego do sistema viário existente nas proximidades do perímetro urbano com o Aeroporto Internacional de Viracopos, principal polo gerador de tráfego.

O dinamismo regional assegura ao município de Campinas escala para desenvolver um conjunto de atividades tradicionalmente encontradas apenas nas grandes capitais do país: grande rede de serviços educacionais e bancários; hospitais e serviços médicos especializados; setor terciário moderno; comércio diversificado e de grande porte e estrutura hoteleira de ótima qualidade. Quanto à infraestrutura de transporte, o município merece destaque, pois ocupa posição estratégica: tem ligação com as principais rodovias estaduais e presença do Aeroporto Internacional de Viracopos.

Assim, continuidade do Prolongamento da SP-083 visa reduzir a sobrecarga nos horários de maior fluxo nas rodovias Santos Dumont (SP-075), Anhanguera (SP-330), Bandeirantes (SP-348), principalmente com relação ao fluxo de veículos com origem e destino ao aeroporto.

Com extensão de 8.549 metros, o empreendimento tem início no entroncamento da SP-083 com a Rodovia dos Bandeirantes, e término na SP-070/Santos Dumont, em concordância com o futuro acesso ao terminal de cargas do Aeroporto de Viracopos.

O território de inserção das obras possui dimensão total de 130,88 ha. Estima-se que ao menos 45 propriedades particulares passarão por processos desapropriatórios, totalizando 112,56 ha. Além dessas, serão necessárias

intervenções em áreas de domínio público (estadual ou municipal), que somam 18,32 ha.

Para a execução das obras, estima-se que serão afetadas 15 residências, sendo 10 em área urbano e 5 em área rural. A população afetada estimada é de 58 pessoas, sendo que destas 40 residem em área urbana – Jardim Fernanda II.

Ressalta-se que os processos desapropriatórios serão realizados dentro dos critérios legais, as propriedades atingidas serão decretadas como áreas de Utilidade Pública, sendo que as obras somente serão iniciadas após a finalização do processo de desapropriação e obtenção da autorização dos proprietários dos imóveis. Deverá ser implementado programa de mitigação aos impactos sobre a população e negócios afetados.

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.

O relevo da região é pouco movimentado (Colinas Médias), fisionomia que apresenta interflúvios com área superior a 4 km², topos aplainados, vertentes com perfis convexos a retilíneos. Drenagem de média a baixa densidade, vales abertos a fechados, planícies aluviais interiores restritas, presença eventual de lagoas perenes ou intermitentes.

Alguns dos cursos d'água que serão interceptados pela rodovia são contribuintes de mananciais utilizados para captação e abastecimento público dos municípios de Campinas e Indaiatuba, em especial o Capivari Mirim. Esses trechos foram indicados com alta sensibilidade ambiental, onde deverão ser adotadas medidas específicas de proteção dos cursos d'água.

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 se encontra 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 de frutas.

Na ADA, apenas uma pequena porção apresenta restrições ambientais (intervenções em Área de Preservação Permanente – APP e ambientes de várzea), totalizando pouco mais de 7 hectares. Além da necessidade de supressão de vegetação nativa: 3 hectares de área recoberta por vegetação nativa em estágio médio e menos de 1 hectare em estágio inicial. Também será necessária a supressão de exemplares arbóreos isolados (cerca de 327 árvores nativas).

Como medida compensatória à intervenção em APP e à supressão da Vegetação Nativa ora quantificadas foi estimada a recuperação de mais de 35 hectares, por meio de plantios compensatórios ou destinação de áreas equivalentes.

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. Foram identificados dois ambientes propícios ao abrigo da fauna silvestre, que se encontram entre as Estacas 1378-1390 e 1678-1686.

A passagem de fauna instaurada neste local buscará minimizar o impacto da fragmentação da paisagem, permitindo o deslocamento da fauna, e seu detalhamento de projeto deverá ser realizado na etapa de aprovação do projeto executivo, a ocorrer após emissão da Licença Prévia.

Não foram identificadas Unidades de Conservação interceptadas pelo empreendimento. Assim, propôs-se que o valor da Compensação Ambiental prevista pela legislação seja aplicado no plano de manejo do Parque Estadual da ARA, Unidade de Conservação de Proteção Integral cuja faixa de proteção (definida em 3 quilômetros pela Resolução Conama nº 428, de 17 de dezembro de 2010), sobrepõem-se à ADA do empreendimento em análise.

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 41 impactos potenciais. A fim de garantir a integral implementação de medidas mitigadoras e compensatórias aos impactos potenciais, foram formulados 14 Programas Ambientais.

Por fim, no Capítulo 11 – Avaliação Ambiental, 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 obra.

Solicitamos, portanto, a manifestação favorável da Secretaria de Estado de Meio Ambiente quanto à emissão da Licença Ambiental Prévia para a Segunda Fase de Prolongamento da Rodovia José Roberto Magalhães Teixeira (SP-083), no trecho compreendido entre a SP-348 (Rodovia dos Bandeirantes) e a SP-070 (Santos Dumont), no município de Campinas.