



**ESTUDO DE IMPACTO AMBIENTAL (EIA) DO CONTORNO FERROVIÁRIO DE
SÃO JOSÉ DO RIO PRETO (FERROVIA EF-364 – VARIANTE DE MIRASSOL/SP,
SÃO JOSÉ DO RIO PRETO/SP E CEDRAL/SP**

EIA - PROGNÓSTICO E CONCLUSÕES

ABRIL / 2021

SUMÁRIO

12 – PROGNÓSTICO AMBIENTAL	2
12.1 – CENÁRIO SEM A IMPLANTAÇÃO DO EMPREENDIMENTO.....	2
12.2 – CENÁRIO COM A IMPLANTAÇÃO DO EMPREENDIMENTO	2
13 – CONCLUSÕES.....	5

12 – PROGNÓSTICO AMBIENTAL

Neste capítulo será apresentado o prognóstico socioambiental das áreas de influência com a implantação e operação do Contorno Ferroviário de São José do Rio Preto, considerando a adoção dos programas ambientais propostos e ainda dois cenários distintos, o de não implantação e o com a implantação do empreendimento.

12.1 – CENÁRIO SEM A IMPLANTAÇÃO DO EMPREENDIMENTO

Quando consideramos o cenário de não implantação do Contorno Ferroviário de São José do Rio Preto, desconsideramos os impactos positivos e negativos identificados e avaliados no Capítulo 10 deste EIA. Manter o atual traçado implica no agravamento das condições de pressão urbana já existentes, intensificando os fluxos nos centros e limitando o potencial desenvolvimento social e econômico da cidade. Em contrapartida, os impactos positivos que serão obtidos com a geração de empregos na região de implantação do empreendimento no momento de sua construção, e o aumento da segurança e da qualidade dos fluxos urbanos com o deslocamento da ferrovia dos centros urbanos, resulta na redução dos conflitos urbanos já existentes.

No capítulo 3, “Justificativas do Empreendimento”, destaca-se o cenário atual da malha ferroviária em operação, que possui diversos pontos que apresentam conflitos urbanos, como em cruzamentos de vias e paralizações para passagem de composições, que ocasionam a limitação da velocidade operacional da via que se reflete diretamente em sua capacidade operacional, atualmente com aproximadamente 96% de saturação, além, dos riscos inerentes a operação ferroviária, para a comunidade lindeira, como descarrilamento e acidentes com veículos e pedestres em cruzamentos de vias urbanas.

O estudo ambiental constatou que a região de estudo apresenta São José do Rio Preto como polo centralizador, gerando uma tendência à conurbação com os municípios avizinados, na situação do atual contexto do traçado. Desta forma, com o cenário de não implantação do contorno, tem-se uma tendência para aumento de conflitos urbanos ao longo dos anos e a eliminação do impacto positivo referente ao aumento da segurança e da qualidade dos fluxos urbanos, na fase de operação.

Ainda quanto aos impactos positivos que deixarão de ser obtidos, na hipótese de não implantação do empreendimento, destacam-se a geração de emprego e renda, durante a fase de implantação do empreendimento; e o impacto positivo sobre as atividades econômicas da região, devido a melhoria das condições de escoamento da produção, o que permitiria um potencial crescimento da produção agrícola e industrial na região.

12.2 – CENÁRIO COM A IMPLANTAÇÃO DO EMPREENDIMENTO

Para a implantação do empreendimento, a seleção do traçado levou em consideração, além do menor número de interferências ambientais, as menores interferências em áreas urbanas que possuem maior tendência de conurbação, visto que a principal motivação deste projeto é a eliminação dos conflitos atualmente existentes entre o trecho ferroviário e áreas urbanas.

A partir da análise integrada dos Impactos Ambientais, apresentados no Capítulo 10 deste EIA, pode-se concluir que, no cenário de implantação do empreendimento, os impactos potenciais resultantes da implantação do Contorno Ferroviário de São José do Rio Preto são, em geral, pouco significativos ou significativos, mas restritos à Área Diretamente Afetada pelo empreendimento. Dos 30 impactos identificados para o empreendimento, os impactos com pouco significado e não significantes atingiram o patamar de 50,00% do total. Na sequência, 26,67% foram identificados como impactos significativos e 23,33% foram classificados como muito significativos.

Também foi constatado que a maioria dos impactos significativos identificados para o empreendimento possuem caráter negativo, sendo 26 dos 30 impactos (86,67%), porém 22 (84,62%) destes impactos negativos possuem caráter reverssível, com a execução das atividades construtivas em conformidade com as recomendações ambientais, que integram o Plano Básico Ambiental proposto, que preveem medidas preventivas, mitigadoras e compensatórias.

Porém, é necessário destacar que entre os principais impactos negativos associados à implantação do empreendimento, estão a perda de cobertura vegetal e a mudança no hábito da fauna local. Registra-se que a análise e o Diagnóstico Ambiental da área revelou um padrão de características do meio biótico associado com áreas historicamente modificadas pela atividade humana, tais como a urbanização e a ocupação das áreas rurais pela criação animal, cultivo florestal e agricultura.

Desta forma, para que os impactos da implantação da ferrovia sejam minimizados, durante a fase de implantação do empreendimento, serão desenvolvidas as ações previstas no Programa de Proteção à Flora pelo desenvolvimento de seus subprogramas, a saber:

- Controle e Minimização da Supressão de Vegetação;
- Resgate de Flora e Salvamento de Germoplasma;
- Plantio Compensatório por Supressão Vegetal.

As ações dos dois primeiros Subprogramas possuem o objetivo de minimizar os impactos causados pela implantação do contorno sobre a vegetação nativa, buscando realizar a supressão apenas da área necessária para a implantação do empreendimento e realizar a coleta de material propagativo que será utilizado para a produção de mudas de espécies nativas da região para a realização do terceiro subprograma elencado, que possui o objetivo de compensar ambientalmente as áreas de vegetação suprimidas, conforme as determinações da legislação vigente.

O impacto negativo gerado sobre o hábito da fauna local, estará associado à redução e fragmentação dos remanescentes florestais que serão interceptados pelo empreendimento. Para que estes impactos sejam minimizados é previsto, durante a implantação do empreendimento, o desenvolvimento do Programa de Proteção à Fauna, que também é composto por subprogramas, a saber:

- Subprograma de Monitoramento da Fauna Terrestre,
- Subprograma de Monitoramento da Ictiofauna;
- Subprograma de Resgate e Afugentamento da Fauna.

Os dois primeiros programas de monitoramento, terão como objetivo monitorar o comportamento da fauna terrestre e aquática durante a implantação do Contorno, estendendo-se também à fase de operação, buscando compreender os efeitos sobre as dinâmicas de comunidade e populações que estão relacionados aos impactos promovidos pelo empreendimento. E desta forma, proporcionar o embasamento técnico necessário para a proposição de alternativas de manejo e conservação de fauna silvestre local.

Já o resgate e afugentamento da fauna será realizado, por equipe capacitada, durante a fase de implantação do empreendimento, mais precisamente durante a supressão da vegetação para a limpeza do terreno. Pois, apesar das frentes de supressão serem barulhentas, pela movimentação de maquinários, e já provocarem a fuga dos animais da área em supressão, alguns indivíduos podem não evadir a área por questões físicas inerentes a cada uma das espécies ou, por já terem sofrido alguma injúria, que os impeçam de evadir a área por seus próprios meios. O presente subprograma tem como objetivo principal minimizar a mortalidade de indivíduos da fauna silvestre residente ou de passagem ao longo das áreas interceptadas pelo empreendimento durante as atividades de supressão da vegetação.

Ainda dentro do Programa de Proteção à Fauna, é previsto a implantação de passagens de fauna ao longo do traçado proposto para o Contorno, que possuem o objetivo de manter a conectividade entre os fragmentos interceptados pela ferrovia, permitindo a manutenção do fluxo da fauna local em seus habitats naturais.

A perda de cobertura vegetal, durante as obras, pode ser associada diretamente com o aumento da atividade de movimentação de massas e à ocorrência de processos erosivos e assoreamento. Para mitigar estes efeitos negativos será desenvolvido no âmbito do Plano Ambiental de Construção, o Subprograma de Monitoramento e Controle de Processos Erosivos e Recuperação de Áreas Degradadas, com objetivo de mitigar a ocorrência de processos de movimentação de massa e recuperar eventuais danos causados pela construção da ferrovia.

A implantação do empreendimento promoverá o deslocamento do fluxo ferroviário que atravessa as zonas urbanas dos municípios de Cedral, São José do Rio Preto e Mirassol, todos no estado de São Paulo, solucionando os conflitos urbanos que atualmente acarretam em restrições de velocidade de operação, aumento da saturação do trecho, além de expor a comunidade lindeira aos transtornos e riscos causados pela operação ferroviária.

Os impactos positivos previstos com a implantação do empreendimento superam os efeitos negativos esperados, visto que para estes, conforme apresentado no Capítulo 11, são previstas medidas preventivas, mitigadoras e compensatórias, no âmbito dos programas ambientais propostos para o empreendimento.

13 – CONCLUSÕES

O Contorno Ferroviário de São José do Rio Preto, conforme exposto no Capítulo 3 deste EIA, justifica-se principalmente pela redução dos conflitos urbanos existentes no segmento atualmente em operação, que resultam no aumento do risco para a comunidade de seu entorno, além, de afetar diretamente a capacidade operacional da malha ferroviária.

Admitindo-se a não execução do empreendimento, tem-se uma tendência para aumento de conflitos urbanos ao longo dos anos e conseqüentemente dos riscos inerentes a operação da via.

Ressalta-se que a diretriz apresentada para a implantação do empreendimento, além de ter sido selecionada por apresentar o menor número de interferências ambientais também apresenta menor interferência em áreas urbanas, visto que a principal motivação deste empreendimento é eliminar os conflitos entre o trecho ferroviário e áreas urbanas, os quais atualmente acarretam grandes problemas para a segurança da população e também para a operação ferroviária.

É importante ressaltar que a diretriz não intercepta Terras Indígenas, áreas Quilombolas ou Comunidade Tradicional, assim como também não interfere diretamente em Unidades de Conservação e área de interesse de preservação do patrimônio arqueológico.

Para equacionar as situações de impacto negativo que podem ser evitadas ou minimizadas com ações preventivas, a RUMO Malha Paulista deverá aplicar, dentre todos os planos e programas ambientais propostos no Plano Básico Ambiental (PBA), o Plano Ambiental de Construção (PAC), o qual se destina ao controle e minimização dos impactos ambientais decorrentes da construção da ferrovia, através do controle das atividades impactantes, prevenção e mitigação de impactos negativos, e seu monitoramento.

A construção do Contorno certamente afetará a vegetação em áreas de Preservação Permanentes e Reservas legais. A compensação por esses desmatamentos, em conformidade com a legislação vigente, poderá compensar e mitigar tais perdas. As ações de compensação serão norteadas pelo desenvolvimento do Subprograma de Plantio Compensatório por Supressão Vegetal, contido no Programa de Proteção à Flora.

As prováveis modificações ambientais (naturais e socioeconômicas) na área de influência, decorrentes da implantação do Contorno poderão acentuar os processos de degradação já existentes. Por outro lado, considerando a adoção das medidas mitigadoras e compensatórias propostas neste estudo, irá significar a implantação de mecanismos de prevenção e proteção que, atualmente são inexistentes ou pouco desenvolvidos na região.

Para minimizar os efeitos sobre a fauna e a flora, deverão ser implantadas medidas de proteção durante a fase de instalação e operação da Ferrovia como: o resgate e o afugentamento da fauna, durante as atividades construtivas; a construção de passagens de fauna, que possibilitem a manutenção da conectividade dos fragmentos

florestais interceptados e o fluxo dos animais pelas áreas; e a recomposição dos corredores ecológicos com espécies nativas regionais.

Para mitigar os impactos sobre os habitantes, em especial no meio rural, que terão estradas, benfeitorias, áreas de plantio e/ou pastagens afetadas, deverá ser implantado um rigoroso Programa de Indenizações, Reassentamento e Desapropriação, e assim garantir:

- ✓ A menor perda possível de áreas de uso agropastoris para evitar a pressão sobre os fragmentos de vegetação nativa ainda existentes; e
- ✓ A manutenção do emprego e renda gerados nos imóveis, antes e após as desapropriações.

A maior parte dos componentes do meio físico (solos, recursos minerais, ar e águas) ou recebem impactos de pequena monta, ou as obras da Ferrovia situam-se em posição de neutralidade.

Assim, considera-se que a implantação do Contorno Ferroviário de São José do Rio Preto é viável do ponto de vista ambiental, principalmente porque os principais processos de degradação do ambiente natural já estão instalados e muito avançados e que a obra, em si, pouco contribuirá diretamente para a introdução de novos processos de degradação, seja na fase de construção, seja na fase de operação.

Adicionalmente, sua implantação constitui como a principal alternativa para a resolução dos conflitos urbanos que afetam a comunidade do entorno da ferrovia a longo tempo.