

Deliberação CBH-AT nº 48 de 14 de dezembro de 2017

Aprova o parecer técnico sobre o EIA/RIMA “Contorno Ferroviário de São Paulo – Ferroanel Norte”.

O Comitê da Bacia Hidrográfica do Alto Tietê, no uso de suas atribuições, e considerando que:

- 1) O Ofício Cetesb nº 597/17/IE, recebido em 13 de setembro de 2017, solicitou análise e manifestação do CBH-AT sobre o EIA/RIMA do empreendimento “Contorno Ferroviário de São Paulo – Ferroanel Norte”;
- 2) A Deliberação CBH-AT nº 13, de 30.08.2013, atribuiu à Câmara Técnica de Planejamento e Articulação – CT-PA a responsabilidade pela análise do assunto e proposição de minuta de manifestação do CBH-AT;
- 3) Deliberação CBH-AT nº 18, de 12.12.2014, onde em seu artigo 3º determina que as eventuais consultas ao CBH-AT, encaminhadas por órgãos de licenciamento ambiental, de empreendimentos localizados ou que impactem as áreas de atuação dos Subcomitês, deverão ser analisadas pela CT-PA em conjunto com o respectivo Subcomitê;
- 4) A CT-PA criou o Grupo de Trabalho Consultas Ambientais para atender à demanda, o qual elaborou Parecer Técnico, que contextualiza e analisa o empreendimento, apresentando recomendações para a continuidade do processo de licenciamento do empreendimento;
- 5) Foi realizada em 17/10/2017 a apresentação técnica do EIA/RIMA por representantes do empreendedor em reunião conjunta do GT Consultas Ambientais, convidados os representantes dos Subcomitês Juqueri-Cantareira e Alto Tietê Cabeceiras;
- 6) O Parecer Técnico foi discutido e avaliado em conjunto pelo GT Consultas Ambientais e pela CT-PA em 27.10.2017.

Delibera:

Artigo 1º - Fica aprovado o documento anexo “Parecer Técnico sobre EIA/RIMA do Contorno Ferroviário de São Paulo – Ferroanel Norte”.

Parágrafo único. A Secretaria Executiva encaminhará esta deliberação à CETESB.

Artigo 2º - Caberá ao Grupo de Trabalho Consultas Ambientais o acompanhamento das recomendações constantes no item 3 do Parecer anexado, bem como o oferecimento de subsídios e esclarecimentos conforme a necessidade.

Artigo 3º - Esta deliberação entrará em vigor na data de sua publicação no Diário Oficial do Estado.



José Auricchio Júnior
Presidente



Francisco de Assis R. Além
Vice-Presidente



Ricardo Daruiz Borsari
Secretário

Anexo à Deliberação CBH-AT nº 48, de 14 de dezembro de 2017

Parecer Técnico sobre EIA/RIMA do Contorno Ferroviário de São Paulo – Ferroanel Norte

1. INTRODUÇÃO

- 1.1. A CETESB, por meio do Ofício nº 597/17/IE, recebido em 13/09/2017, solicitou manifestação do CBH-AT sobre o EIA/RIMA do empreendimento “Contorno Ferroviário de São Paulo – Ferroanel Norte”.
- 1.2. O assunto foi atribuído à Câmara Técnica de Planejamento e Articulação – CTPA, que por sua vez o delegou ao Grupo de Trabalho – GT Consultas Ambientais, para análise em conjunto com os Subcomitês Juqueri-Cantareira e Alto Tietê Cabeceiras, conforme dispõe a Deliberação CBH-AT nº 18, de 12/12/2014, tendo por base os seguintes documentos e consultas:
 - I. EIA/RIMA do empreendimento;
 - II. Apresentação do empreendimento ao GT de Consultas Ambientais e aos Subcomitês, realizada pelo empreendedor e seus consultores em 17/10/2017;
 - III. Deliberação CBH-AT nº 22, de 18.12.2013.
- 1.3. O empreendedor é a EPL – Empresa de Planejamento e Logística S.A., órgão da administração federal, enquanto a DERSA – Desenvolvimento Rodoviário S.A. atua como entidade responsável pelo licenciamento ambiental do empreendimento.
- 1.4. Em reunião conjunta do GT Consultas Ambientais e dos Subcomitês Alto Tietê Cabeceiras e Juqueri-Cantareira em 17/10/2017, os representantes da DERSA e da consultoria técnica responsável pelo EIA/RIMA, apresentaram as informações sobre o empreendimento e os seus impactos.

2. ANÁLISE

2.1. O EIA/RIMA apresenta as seguintes informações:

- I. O **Ferroanel Norte** é uma ferrovia com 53 km de extensão para o transporte exclusivo de cargas, destinada a contornar a parte norte da Região Metropolitana de São Paulo, entre as estações Manuel Feio, em Itaquaquetuba, e Perus, em São Paulo, passando também por Arujá e Guarulhos. Seu objetivo principal é ampliar a capacidade do transporte ferroviário na região e separar as operações do transporte de cargas e do transporte urbano de passageiros nas linhas que hoje são utilizadas em conjunto pela Companhia Paulista de Trens Metropolitanos (CPTM) e pela MRS (responsável pelo transporte de cargas), permitindo também a melhoria do sistema de transporte público ferroviário;
- II. O traçado da ferrovia é, na maior parte, vizinho ao traçado do Rodoanel Mário Covas (Trechos Norte e Leste), compartilhando a sua faixa de domínio em grande parte

do percurso, condição que reduz significativamente as desapropriações e os impactos sociais e ambientais;

III. O Ferroanel é uma via perimetral de contorno à Região Metropolitana de São Paulo com a função de superar o gargalo da transposição da área por linhas de carga que hoje trafegam por faixas ferroviárias cada vez mais utilizadas pelo transporte urbano de passageiros, condição que reduz a capacidade de transporte de cargas entre o Porto de Santos e o centro-oeste do país e o interior do estado de São Paulo. O trecho Norte do Ferroanel substituirá o trajeto da linha operada pela empresa MRS entre as zonas oeste e leste da RMSP (entre Perus e Itaquaquecetuba), cuja utilização sofre severas restrições pelo aumento da frequência dos trens urbanos da CPTM;

IV. A Figura 1 mostra a configuração esquemática do sistema ferroviário na nova plataforma logística da RMSP, com a implantação do Ferroanel;

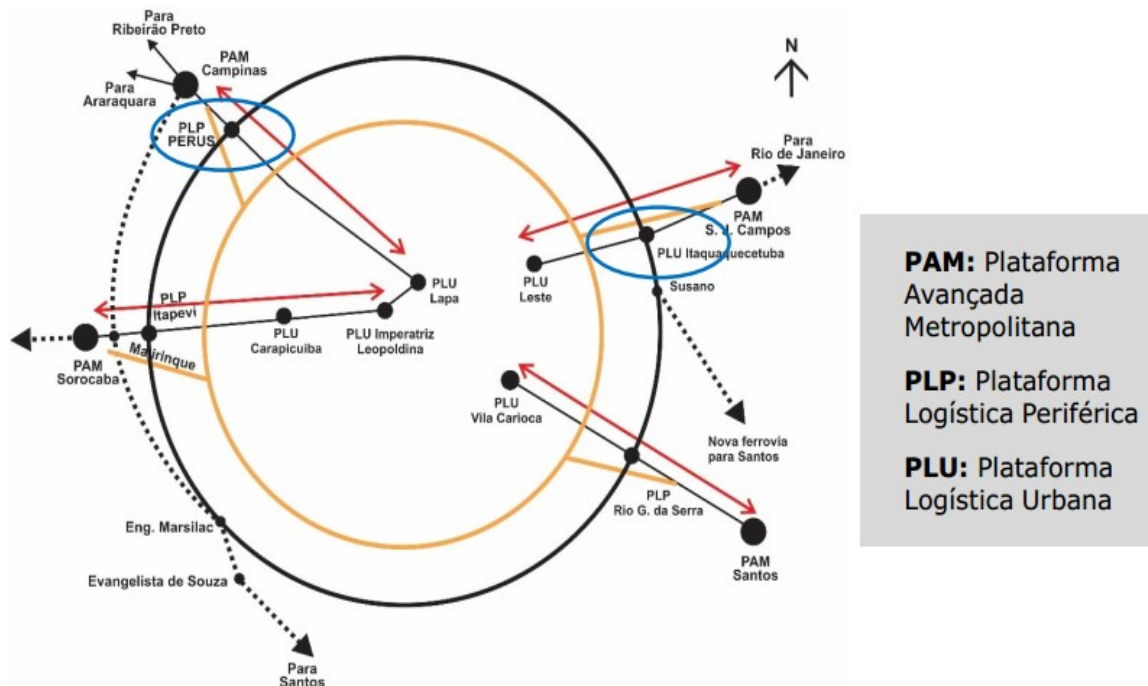


Figura 1 – Esquema da futura plataforma logística da RMSP

V. O Ferroanel Norte permitirá segregar o tráfego ferroviário do tráfego de passageiros. Para 2020, nas situações com e sem o empreendimento, a diferença da capacidade de transporte de carga é cerca de 8,5 milhões de toneladas anuais, equivalente ao tráfego de 3.000 caminhões/dia. Sem a interferência dos trens de carga trafegando pela área central de São Paulo, a CPTM poderia aumentar a sua oferta em até 20.000 lugares/hora em cada sentido das linhas 7, 10, 11 e 12;

VI. O estudo das alternativas de traçado teve duas etapas. A primeira comparou alternativas de implantação ao norte da Cantareira e junto ao Rodoanel, sendo esta a

selecionada. Na segunda etapa foram avaliadas cinco possibilidades de traçado situando a ferrovia ao norte ou ao sul do Rodoanel;

VII. A alternativa de traçado com menores impactos ambientais e sociais foi aquela que situa a ferrovia ao norte do Rodoanel Norte e a leste do Rodoanel Leste, com um cruzamento em túnel sob a Via Dutra. O traçado do empreendimento, exclusivo para transporte de cargas, está mostrado na Figura 2, interligando as estações Perus, em São Paulo, com a estação Manoel Feio, em Itaquaquecetuba, seguindo paralelamente ao trecho norte do Rodoanel;



Figura 2 – Traçado do Ferroanel Norte

VIII. A extensão do empreendimento é de 53km, sendo 17,1km em 12 túneis, 12,4km em 39 viadutos e 23,5km em superfície, cruzando os municípios de São Paulo, Guarulhos, Arujá e Itaquaquecetuba. Não há previsão de estações, pátios ou outras instalações ferroviárias intermediárias;

IX. Na Área de Influência Indireta – All estão situadas as seguintes Unidades de Conservação: (i) Parque Estadual da Cantareira; (ii) Parque Estadual Alberto Löfgren; (iii) Parques Estaduais Itaberaba e Itapetinga; (iv) Parque Natural Municipal da Cultura Negra – Sítio da Candinha; (v) Reserva Biológica Burle Marx; (vi) Estação Ecológica do Tanque Grande; (vii) Floresta Estadual de Guarulhos; (viii) Áreas de Proteção Ambiental dos Mananciais do Rio Paraíba do Sul; (ix) Áreas de Proteção Ambiental Várzea do Rio Tietê; (x) APA Cabuçu-Tanque Grande; (xi) Áreas Naturais Tombadas; (xii) Reserva da Biosfera do Cinturão Verde da Cidade de São Paulo; (xiii) Geoparque do Ciclo do Ouro;

X. A Área de Influência Direta – AID foi estipulada como sendo uma faixa de 1km para cada lado do eixo do Ferroanel, totalizando 74 hectares;

XI. A distribuição das tipologias de uso e ocupação do solo na Área Diretamente Afetada – ADA está mostrada na Figura 3;

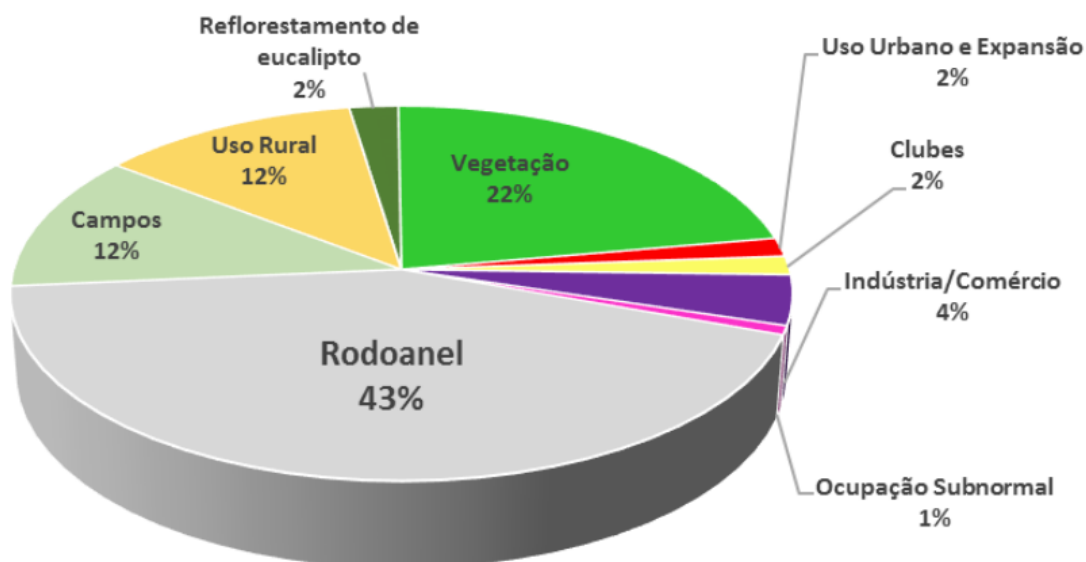


Figura 3 – Distribuição do uso e ocupação do solo na Área Diretamente Afetada – ADA

- XII.** Estima-se que serão afetadas diretamente pelo empreendimento 133 moradias, das quais 102 são habitações subnormais, a maior parte em área de ocupação recente próxima ao Jardim Residencial Bambi, em Guarulhos;
- XIII.** Também serão desapropriadas 61 edificações de atividades econômicas e 77 propriedades agrícolas;
- XIV.** Nas proximidades do Jardim Peri e do Tremembé, em São Paulo, o relevo com declividades acentuadas e de fragilidade elevada exige intervenções para contenção de erosões e escorregamentos de encostas e, também, um adequado sistema de drenagem;
- XV.** Na região de Arujá e Itaquaquetuba, as condições de solo arenoso exigem contenção de erosões causadoras de assoreamento de corpos hídricos;
- XVI.** Quanto aos recursos hídricos, há interferências com 66 cursos de água de 3ª e 4ª ordens, pertencentes às sub-bacias Cabuçu de Baixo, Cabuçu de Cima e Baquirivú-Guaçu, não havendo captações para abastecimento público de água na AID do empreendimento;
- XVII.** Com o objetivo de prevenir, mitigar, corrigir, controlar e compensar os impactos sociais e ambientais decorrentes da implantação e da operação do Ferroanel Norte, o EIA-RIMA relaciona 12 programas a cargo do empreendedor:

1. Gestão Ambiental do Empreendimento,
2. Detalhamento do Projeto para Atendimento de Condicionantes Ambientais,
3. Controle Ambiental da Construção (PCA),
4. Supervisão e Monitoramento Ambiental,
5. Desapropriação e Liberação de Áreas,
6. Reassentamento de População,
7. Interação e Comunicação Social,
8. Proteção do Patrimônio Arqueológico, Histórico e Cultural,
9. Gestão de Plantios Compensatórios,
10. Proteção da Fauna Silvestre,
11. Compensação Ambiental,
12. Gestão Ambiental na Operação;

XVIII. Quanto à qualidade da água dos recursos hídricos em AID e ADA, decorrente da implantação do Rodoanel há monitoramento em 48 locais, no trecho Norte, e em 3 locais, no trecho Leste;

XIX. No Programa de Gestão Ambiental da Operação há previsão de articulação com as concessionárias para manutenção de taludes, do sistema de drenagem e de derrames de produtos perigosos, assim como ações de emergência em acidentes;

2.2 Visto que o empreendimento situa-se em faixa contígua ao Rodoanel é pertinente observar as recomendações do “Parecer Técnico sobre considerações da DERSA acerca da Deliberação do CBH-AT de 16/12/10 referente ao EIA/RIMA do Rodoanel Trecho-Norte”, anexo à Deliberação CBH-AT nº 22, de 18.12.2013, em especial o item 2.3:

“2.3. Solicitar ao empreendedor (DERSA) e aos órgãos licenciadores (IBAMA e CETESB):

a. Relatório de acompanhamento da execução do empreendimento, com destaque ao estágio de atendimento de cada uma das 37 recomendações anteriormente mencionadas, explicitando: (i) as ações em curso e os resultados com elas obtidos para cumprimento do atendimento daquelas recomendações previstas para a LI; e (ii) o planejamento e as estratégias alvitradas para o atendimento àquelas recomendações a serem atendidas nas demais etapas do empreendimento (1. antes do início das obras; 2. durante a Implantação do empreendimento; 3. por ocasião da solicitação da Licença Ambiental de Operação; 4. durante a operação do empreendimento; 5. em cada renovação da LO);

b. O cronograma de reuniões e respectivas atas do Grupo de Acompanhamento da Implantação do Empreendimento criado pela DERSA a pedido do órgão licenciador;

c. Inclusão de representação do CBH-AT no Grupo de Acompanhamento da Implantação do Empreendimento a ser exercida pelo coordenador do GT de Consultas Ambientais da Câmara Técnica de Planejamento e Articulação – CTPA;

d. Apresentação ao CBH-AT, no âmbito da CTPA e do GT Consultas Ambientais, da metodologia, das etapas de implementação e dos resultados obtidos com o Projeto de Monitoramento Ambiental do Rodoanel Mário Covas, desenvolvido pela EMPLASA, Instituto Florestal e Fundação SEADE, em data a ser acordada junto à Secretaria Executiva do CBH-AT”.

2.2. Observamos que a recomendação descrita no item anterior não foi atendida, pois o CBH-AT não recebeu qualquer documento de acompanhamento da execução do Rodoanel Norte, tampouco houve comunicação para participação em Grupo de Acompanhamento ou para apresentação da implantação do empreendimento às instâncias deste Comitê.

2.3. As informações sobre o Rodoanel Norte são relevantes, pois possibilitariam antever situações de potenciais riscos aos recursos hídricos da região causados pela futura implantação do Ferroanel Norte.

2.4. Embora não sejam previstos impactos diretos sobre mananciais de abastecimento de água, o empreendimento possui um potencial impacto de promoção de ocupações irregulares durante a sua implantação e para tanto devem ser adotadas medidas de fiscalização e contenção desse tipo de ocupação.

2.5. Por situar-se próximo a Unidades de Conservação relativamente frágeis ou ainda em estado inicial de estruturação, os potenciais impactos sobre essas unidades devem ser avaliados e mitigados.

2.6. A expressiva quantidade de cursos d’água transpostos ou afetados pelo empreendimento, embora sejam de 3ª ou 4ª categorias, exige a implantação de bacias de contenção para derramamento de produtos perigosos ou tóxicos.

3. RECOMENDAÇÕES

Considerando os pontos destacados neste Parecer e a proposta de implantação do empreendimento **Ferroanel Norte**, o Grupo de Trabalho Consultas Ambientais, a Câmara Técnica de Planejamento e Articulação e os Subcomitês das Bacias Hidrográficas Juqueri-Cantareira e Alto Tietê Cabeceiras, apresentam as seguintes **recomendações para o prosseguimento do processo de licenciamento ambiental do empreendimento:**

3.1. Que as nascentes situadas na ADA do empreendimento sejam preservadas;

3.2. Que o reassentamento das famílias afetadas diretamente pelo empreendimento observe como parâmetro a sua implantação em áreas não situadas em regiões protegidas, inclusive fora do entorno de APM ou APRM, atendidos os critérios de avaliação do impacto social das remoções;

- 3.3.** Que as compensações ambientais decorrentes do processo de licenciamento sejam destinadas à aplicação nas Unidades de Conservação mais próximas da ADA e que apresentem maior suscetibilidade à expansão urbana, como a APA Cabuçu-Tanque Grande, ou cuja implantação ainda está em fase inicial, como os Parques Estaduais Itaberaba e Itapetinga;
- 3.4.** Que seja elaborado Plano de Contingência contendo a implantação e manutenção de sistemas de contenção para derramamento de cargas perigosas para evitar a contaminação, no mínimo, dos cursos d'água de 3ª categoria bem como daqueles situados em áreas urbanizadas;
- 3.5.** Que o empreendedor elabore e implante Plano de Prevenção de Acidentes para todas as cargas transportadas, de caráter abrangente e permanente.