

Deliberação CBH-AT nº 63 de 13 de dezembro de 2018

Aprova o parecer técnico sobre EIA/RIMA para implantação do BRT Metropolitano Perimetral Alto Tietê, nos municípios de Arujá, Ferraz de Vasconcelos, Itaquaquecetuba e Poá.

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

- 1) O Ofício Cetesb nº 132/2018/IE de 19/03/2018, solicitou análise e manifestação do CBH-AT sobre o EIA/RIMA do empreendimento “Implantação do BRT Metropolitano Perimetral Alto Tietê, nos municípios de Arujá, Ferraz de Vasconcelos, Itaquaquecetuba e Poá;
- 2) A Deliberação CBH-AT nº 13, de 30.08.2013, atribuiu à Câmara Técnica de Planejamento e Articulação – CTPA 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 CTPA em conjunto com o respectivo Subcomitê;
- 4) A CTPA criou o Grupo de Trabalho Consultas Ambientais (GTCA) para atender à demanda, o qual elaborou Parecer Técnico, que contextualiza e analisa o empreendimento, apresentando recomendações para a continuidade do empreendimento;
- 5) A apresentação técnica do EIA/RIMA por representantes do empreendedor, em reunião conjunta do GT Consultas Ambientais e do Subcomitê Alto Tietê Cabeceiras, realizada em 22.08.2018; e,
- 6) As reuniões da CTPA conjuntas com GTCA e SCBH-ATC, realizada em 04/12/2018.

Delibera:

Artigo 1º - Fica aprovado o documento anexo “Parecer Técnico sobre EIA/RIMA da implantação do BRT Metropolitano Perimetral Alto Tietê, nos municípios de Arujá, Ferraz de Vasconcelos, Itaquaquecetuba e Poá”.

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

Artigo 2º - Caberá ao Grupo de Trabalho Consultas Ambientais o acompanhamento do atendimento às recomendações constantes do Parecer mencionado no Artigo 1º, 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



Luiz Fernando Carneseca
Secretário

Anexo à Deliberação CBH-AT nº 63, de 13 de dezembro de 2018.**Parecer Técnico sobre o EIA/RIMA da Implantação do BRT Metropolitano Perimetral Alto Tietê****1. INTRODUÇÃO**

1.1. A CETESB, por meio do ofício nº 132/2018/IE (Processo nº 257/2014), recebido em 19 de março de 2018, solicitou manifestação do CBH-AT referente ao EIA/RIMA do empreendimento “Implantação do BRT Metropolitano Perimetral Alto Tietê, sob responsabilidade da Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos de São Paulo – EMTU, nos municípios de Arujá, Ferraz de Vasconcelos, Itaquaquecetuba e Poá.

1.2. O assunto foi atribuído à Câmara Técnica de Planejamento e Articulação (CTPA), que por sua vez, o delegou ao Grupo de Trabalho Consultas Ambientais (GTCA) para análise, em conjunto com o subcomitê Alto Tietê Cabeceiras (SCBHATC), conforme dispõe a deliberação CBH-AT nº 18, de 12.12.2014¹, o qual, em sua avaliação, se baseou nos seguintes documentos, discussões e consultas:

- a) EIA/RIMA referente ao Processo CETESB nº 257/2014.
- b) Apresentação do empreendimento, com representantes do empreendedor e consultoria, em reunião realizada em 22/08/2018, ao GTCA e ao SCBHATC.
- c) Documentos disponíveis em: www.sigrh.sp.gov.br/cbhat/documentos - sem categoria - Licenciamento Ambiental para Implantação do BRT Metropolitano Perimetral no Alto Tietê.

2. ANÁLISE

2.1 O empreendimento será uma via de tráfego segregado de transporte coletivo sobre pneus que atravessará os municípios de Arujá, Itaquaquecetuba, Poá e Ferraz de Vasconcelos, e tem como objetivo a implantação de um conjunto de corredores visando a criação de ligações intermunicipais.

2.2 O BRT terá 20,2 Km de extensão para atender a demanda projetada de 82,5 mil passageiros/dia, com frota prevista de 71 veículos, 24 estações de embarque, 2 estações de transferência, distância média entre as estações de 720 m, velocidade média comercial dos veículos na ordem de 24 Km/h, 3 terminais (Arujá, Ferraz de Vasconcelos e Cidade Kemel) e integrações com as linhas 11 e 12 da CPTM, e com o futuro corredor Leste projetado pelo EMTU.

2.3 Pertence às áreas de concessão 3 e 4 da EMTU/SP com integração com as redes sobre trilhos (linhas 11 e 12 da CPTM) e os sistemas municipais, intermunicipais e rodoviários, contando com o corredor Leste (Terminal São Miguel-SP ao Terminal Estudantes-Mogi das Cruzes).

2.4 O traçado do BRT Metropolitano Alto Tietê, é dividido em três trechos conforme mostra o

¹ Deliberação CBH-AT, nº 18, de 12.12.2014: Artigo 3º - 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

mapa de localização do empreendimento, na figura 1.



Figura 1 – Mapa de Localização do BRT Metropolitano Perimetral Alto Tietê

2.5 As principais vias de integração do traçado do BRT Alto Tietê, de Arujá até Ferraz de Vasconcelos, estão apresentadas na **figura 2**.

BRT ALTO TIETÊ	MUNICÍPIO	TRECHO	VIAS INTEGRANTES	
TRECHO 1	ARUJÁ	Terminal Arujá	Av. João Manuel x Av. Renova dos Santos	
		Corredor	Av. Renova dos Santos	
		Corredor	A. Benedito Manuel dos Santos	
TRECHO 2	ARUJÁ	OAE Binário	Av. Ângelo Anunciato Neto	
		Corredor	Binário Rodovia SP-056 (Estrada Santa Isabel)	
	ITAQUAQUECETUBA	Corredor	Rodovia SP-056 (Rod. Alberto Hinoto)	
		Corredor	Rodovia SP-056 (Rod. Henrique Eroles)	
		E.T. Monte Belo	Entroncamento SP-056 com SP-066	
TRECHO 3	ITAQUAQUECETUBA	Corredor	Av. Bandeirantes	
		Corredor	R. Astorga	
		Corredor	R. Apucarana	
		Corredor	R. Vitorino	
		Corredor	Via nova interligação diretriz da R. Vitorino até R. Cambará	
		Corredor	R. Cambará	
		Corredor	Av. Kemel Addas	
	POÁ	Terminal Cidade Kemel	Av. Kemel Addas	
		Corredor	Via nova interligação entre A. Kemel Addas e R. Pedro Ribeiro	
	FERRAZ DE VASCONCELOS	FERRAZ DE VASCONCELOS	Corredor	R. Coroados
			Corredor	Av. Albino Francisco de Figueiredo
			Corredor	R. Tito Temporim
			Corredor	R. Napoleão Lauriano
Corredor			R. Lourenço Paganucci	
Terminal Ferraz de Vasconcelos			R. Armando da Fonseca	
Terminal Ferraz de Vasconcelos			R. Clóvis Beviláqua	
Corredor			R. Godofredo Osório Novaes	
Corredor			R. Anielo Paulino	
Corredor			R. Napoleão Laureano	
OAE área central	Av. Quatorze de Outubro			
OAE área central	R. José Pestana			
OAE área central	Av. Emílio Ribas			

Figura 2 - Principais vias de localização BRT Metropolitano Perimetral Alto Tietê

- 2.6** O projeto terá três terminais (Arujá, Cidade Kemel e Ferraz de Vasconcelos), duas estações de transferência (Estrada do Corredor e Monte Belo, ambas em Itaquaquecetuba) e vinte e cinco estações de embarque.
- 2.7** Nos limites da área de Influência do empreendimento, destacam-se as sub bacias do ribeirão Perová, do rio Baquirivú-Guaçu, do ribeirão Itaim e do ribeirão Três Pontes, todos afluentes do rio Tietê
- 2.8** Estão projetadas canalizações nos córregos: Caputera, em Arujá e Três Pontes, na divisa entre Poá e Ferraz de Vasconcelos.
- 2.9** Durante as obras de implantação será desenvolvida a prevenção e o controle de processos erosivos. Além das medidas preventivas, serão efetuadas as ações corretivas de erosão, com especial atenção às obras de drenagens, visando a conservação do solo e da água.
- 2.10** O sistema de drenagem a ser utilizado nas diversas etapas das obras é classificado como microdrenagens, incluindo coleta e afastamento das águas superficiais ou subterrâneas através de pequenas e médias galerias.
- 2.11** O abastecimento de água nos canteiros de obras será realizado através de rede pública, portanto não está prevista a construção de poços de captação de água subterrânea e as instalações hidro sanitárias serão ligadas ao sistema público de coleta de esgotos. Para as frentes de obras é previsto o uso de banheiros químicos, cujo efluente será coletado e destinado ao sistema público por empresa especializada.
- 2.12** No Trecho 01, a maior parte dos recursos hídricos está canalizada ou tamponada, exceto por um afluente do rio Baquirivú, nas proximidades do Terminal Arujá. Já no trecho 02, entre as Estações Parque e Jardim Carolina, há cursos d'água tamponados ou canalizados ou em leito natural. A partir desta última estação, até a Rodovia Airton Senna, há predominância de corpos hídricos em leito natural. No final do Trecho 02 e em todo o Trecho 03, verifica-se que os recursos hídricos superficiais tornam-se impactados pela ocupação antrópica, sendo observados trechos de um mesmo curso d'água ora em leito natural, ora tamponado ou canalizado.
- 2.13** Com relação aos usos atuais, comparativamente a outras sub-bacias há uma baixa disponibilidade de água para essa região, em função das pequenas vazões observadas nas drenagens locais e da má qualidade da água superficial. Em decorrência disso há um predomínio de outorgas de captação de águas subterrâneas para várias finalidades, como abastecimento público e industrial.
- 2.14** A qualidade da água próxima ao eixo referencial do BRT, nos pontos de amostragens, um no Tietê e outro no córrego Perová, apresentam IQA ruim ou péssimo. Ao longo do eixo referencial do BRT os cursos d'água se apresentam bastante degradados, poluídos e assoreados, devido intensa ocupação e uso do solo e deficiência de saneamento básico.

ÍNDICE DE QUALIDADE DE ÁGUA (IQA) / PONTOS DE MONITORAMENTO PERTENCENTES À ÁREA DE INTERESSE

Ponto	Descrição	Jan	Fev	Mar	Abr	Mai	Jun	Jul	Ago	Set	Out	Nov	Dez	Méd
TIET 03130	Rio Tietê	27		23		27		34		24		24		27
PEOV 03900	Rib. Perová	31		20		19		30		18		17		23

Legenda	ÓTIMA	BOA	REGULAR	RUIM	PÉSSIMA
---------	-------	-----	---------	------	---------

Categoria	Ponderação
ÓTIMA	$79 < IQA \leq 100$
BOA	$51 < IQA \leq 79$
REGULAR	$36 < IQA \leq 51$
RUIM	$19 < IQA \leq 36$
PÉSSIMA	$IQA \leq 19$

Fonte Relatório de Qualidade das Águas Superficiais no Estado de São Paulo – ano de 2012 - CETESB, 2013b

2.15 O primeiro potencial impacto para os recursos hídricos da região é decorrente da deflagração de novos processos da dinâmica superficial representada em especial a erosão e por consequência assoreamento dos corpos hídricos, vislumbrando pelas obras típicas como de terraplanagem.

2.16 As interferências negativas estarão limitadas, na sua grande maioria, à ADA do empreendimento projetado. Dentre os impactos ambientais negativos, identificados nas três fases do empreendimento, destacam-se:

- ✓ Geração de ansiedade e insegurança na população da ADA e AID;
- ✓ Impacto social pelo processo de desapropriação / desocupação de imóveis residenciais e comerciais;
- ✓ Alteração da paisagem da ADA;
- ✓ Interrupções temporárias dos serviços básicos de infraestrutura urbana;

2.17 Conforme o EIA/RIMA, os impactos poderão ser mitigados, compensados ou potencializados através de medidas de controle e/ou programas ambientais propostos, dentre os quais, destacam-se:

- ✓ Gerenciamento de Áreas Contaminadas;
- ✓ Gerenciamento de Resíduos;
- ✓ Educação Ambiental;
- ✓ Controle de Processos Erosivos;
- ✓ Plano de Manejo Arbóreo;
- ✓ Controle de Supressão de Vegetação.

2.18 Os Programas ambientais serão gerenciados pelo empreendedor (EMTU), garantindo a participação da Sociedade Civil.

3. RECOMENDAÇÕES

Considerando os pontos destacados neste Parecer e a proposta de implantação do empreendimento **BRT Metropolitano Perimetral Alto Tietê**, o Grupo de Trabalho Consultas Ambientais, a Câmara Técnica de Planejamento e Articulação e o Subcomitê da Bacia Hidrográfica Alto Tietê Cabeceiras, apresentam as seguintes **recomendações para o prosseguimento do processo de licenciamento ambiental do empreendimento:**

3.1 Que o reassentamento ou realocação das famílias afetadas diretamente pela execução do 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 para remoções involuntárias definidos nas legislações federal, estadual e municipal;

3.2 Que as compensações ambientais decorrentes do processo de licenciamento sejam destinadas à aplicação nas Unidades de Conservação mais próximas da Área Diretamente Afetada (ADA) e que apresentem maior suscetibilidade à expansão urbana ou cuja implantação ainda está em fase inicial;