

Sumário

12. CONCLUSÕES	1
-----------------------------	----------

12. CONCLUSÕES

São passíveis de licenciamento ambiental quaisquer atividades que provoquem impactos ambientais: alterações das propriedades físicas, químicas e biológicas do meio ambiente, causadas por qualquer forma de matéria ou energia resultante das atividades humanas que, direta ou indiretamente, afetem a saúde, a segurança e o bem-estar da população; as atividades sociais e econômicas; a biota; as condições estéticas e sanitárias do meio ambiente e a qualidade dos recursos ambientais. De acordo com a Resolução CONAMA 01/86, estradas de rodagem, com duas ou mais faixas de rolamento - como é o caso das obras de duplicação do trecho da BR-101/BA - são consideradas atividades modificadoras do meio ambiente. Deste modo, procedeu-se à elaboração dos Estudos Impactos Ambientais em pauta visando o licenciamento ambiental do empreendimento citado e o cumprimento da legislação pertinente.

O diagnóstico ambiental deste EIA, incluindo os meios físico, socioeconômico e biótico, evidenciou que: a situação atual das áreas de influência afetadas pelas obras de duplicação do trecho da BR-101 possui estreita relação com a operação da Rodovia já existente. Além de ter trazido alteração da dinâmica de uso e ocupação do solo, verificou-se que o Trecho representa importante infraestrutura de locomoção para a população local, tanto em busca de serviços sociais como no suporte ao desenvolvimento das atividades econômicas (comércio diverso, produção agropecuária, turismo, indústria, etc.).

Porém, a principal conclusão evidenciada pelos diagnósticos é a confirmação de constatações já evidenciadas por estudos ambientais preliminares de planejamento de logística do setor de transporte e de desenvolvimento regionais, que apontaram para a necessidade de duplicação do trecho mencionado, a fim de ampliar a capacidade de suporte da Rodovia, compondo cenário de progresso esperado pra região.

Considerando-se os aspectos ambientais da região e as atividades que devem ser realizadas para duplicação do trecho em questão, procedeu-se então a identificação, a caracterização, a avaliação de sinergias e cumulatividades e a análise integrada dos potenciais impactos relacionados ao empreendimento. Concluiu-se que, impactos negativos deverão ocorrer em todos os meios, sendo todos passíveis de mitigação.

No entanto, a realização prévia dos procedimentos descritos possibilita um adequado planejamento das atividades da obra. Por isso, seus resultados devem ser utilizados no momento da elaboração do projeto de engenharia, a fim de viabilizar que alguns dos impactos sejam até mesmo evitados. Ademais, espera-se que, com a implantação dos programas ambientais ora propostos e futuramente detalhados no respectivo Plano Básico Ambiental, os impactos previstos sejam mitigados a um ponto em que as classificações estimadas para suas características sejam todas reduzidas, de forma que o meio ambiente seja minimamente afetado pela obra prevista.

Ressalta-se a identificação de importantes impactos positivos, quais sejam, as possibilidades de resolução de passivos ambientais relacionados à instalação da Rodovia, beneficiando os meios físico, socioeconômico e biótico, tais como: recuperação de matas

ciliares, de processos erosivos na faixa de domínio, de ocupações irregulares às margens da Rodovia, de instalação de passa fauna e do restabelecimento da conexão de fragmentos e do conseqüente fluxo gênico entre estes.

Conforme mostram os prognósticos sem e com o empreendimento, os “ganhos” esperados para o cenário futuro regional com a implantação do empreendimento superam as possíveis “perdas” ambientais, uma vez que muitos benefícios socioeconômicos são estimados e que os impactos ambientais negativos podem ser mitigados e/ou até evitados. Além disso, a escolha assertiva das melhores alternativas tecnológicas e locacional, a partir do que já se conhece dos aspectos ambientais locais e da expectativa de suscetibilidade destes às atividades do empreendimento, pode ser um diferencial na prevenção dos impactos.

A elaboração do Mapa de Fragilidade Ambientais (Volume de Mapeamento Temático – Tomo I) permitiu indicar áreas com restrições ambientais à construção do traçado de duplicação da Rodovia, fornecendo diretrizes que auxiliam na definição de alternativas locais ambientalmente adequadas. Para isso, o “Mapa” foi criteriosamente constituído com base nos dados levantados sobre os meios físico, biótico e socioeconômico, tais como, existência de solos mais propensos à erosão, existência de áreas de unidades de conservação de proteção integral nas proximidades da Rodovia e existência de comunidades indígenas e ou quilombolas na área de influência direta do empreendimento, respectivamente.

Desta forma, os resultados do diagnóstico ambiental que compõe esse Estudo, assim como os resultados das etapas seguintes, permitem concluir pela viabilidade ambiental do empreendimento em pauta, antes da elaboração do projeto de engenharia relativo às obras pleiteadas.

Conforme afirmado, o EIA/RIMA em questão pretende subsidiar o licenciamento ambiental do empreendimento. Por sua vez, o instrumento licenciamento ambiental, foi criado pela Lei Federal No 6938/81 (Artigo 9º, Inciso VI) com o objetivo de viabilizar a preservação, a melhoria e a recuperação da qualidade ambiental propícia à vida, visando assegurar, no País, condições ao desenvolvimento socioeconômico, aos interesses da segurança nacional e à proteção da dignidade da vida humana.

Portanto, de acordo com estas definições, constata-se que tanto a elaboração do EIA/RIMA do empreendimento em questão, como a conclusão sobre sua viabilidade ambiental, atende o que preconiza a legislação ambiental pertinente.