

PROJETOS INADEQUADOS ATRASAM AS OBRAS

Melhor qualidade dos estudos de impacto do meio ambiente pode reduzir a demora e os custos de licenciamento dos empreendimentos



Ana Cristina Pasini, da Cetesb: ritmo depende do atendimento da empresa concessionária

Quase 20 anos após o início do projeto, o Rodaanel Metropolitano de São Paulo, uma das principais obras viárias em curso no Brasil, deverá ter até julho a licença para a construção do trecho norte - o último que falta para o empreendimento ser concluído e cumprir o seu papel: desviar o fluxo dos caminhões para descongestionar o trânsito nas marginais da capital paulista. Na raiz da demora, estão os trâmites para a transferência dos vultosos recursos, no total de R\$ 11 bilhões, e os requisitos ambientais. Ao longo do tempo, revisões de traçado e outras mudanças de projeto foram exigidas contra uma variada lista de problemas, como impacto nos recursos hídricos, riscos de enchentes, desmorona-

mento de terra e desmatamento.

Passivos foram negociados trecho a trecho. Até o momento, a vegetação foi suprimida em área equivalente a 520 campos de futebol e mais 144 serão derrubados para a rodovia completar os seus 179 quilômetros. Como compensação, será obrigatória a reposição florestal em áreas do entorno que somam mais de três vezes as atingidas. Se não houver impasses, a previsão é a etapa final da obra ser inaugurada próximo à Copa do Mundo de 2014. "Tudo dependerá do ritmo no qual a empresa concessionária atenderá às medidas impostas pelo licenciamento", afirma Ana Maria Pasini, diretora de tecnologia, qualidade e avaliação ambiental da Companhia Ambiental do Estado de São Paulo (Cetesb).

Em muitos casos, segundo ela, o processo é dificultado por projetos inadequados e estudos de impacto ruins, que exigem ajustes e requisição de mudanças para a licença. No rodanel, além das ações exigidas, o licenciamento do trecho norte vai gerar novas pendências e custo de R\$ 25 milhões em compensação ambiental, que soma R\$ 102 milhões para toda a obra. Alterações do traçado serão necessárias tanto para evitar danos à Serra da Cantareira, fonte para abastecimento de água de São Paulo, como para prevenir problemas próximo a uma estação de tratamento de esgoto em Guarulhos.

"A qualidade dos estudos ambientais e sociais desde a fase de planejamento é essencial para a tomada de decisão", diz Janice

Cabús, gerente-executiva do núcleo de meio ambiente da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT). "Com maior articulação entre os setores envolvidos", acrescenta ela, "pode-se chegar a soluções e alternativas para o atendimento de condicionantes." Em parceria com o Banco Mundial, foi iniciada a revisão do sistema de gestão para reforçar critérios socioambientais na concessão de rodovias.

Oficialmente, através de sua assessoria, o Ministério dos Transportes diz não ter passivo com o Ibama e que "as obras em licenciamento são discutidas com rigor técnico e que cronogramas estão dentro do prazo previsto". Não é o caso da recuperação da BR-319, projeto de R\$ 1 bilhão que se arrasta há seis anos no bojo de interesses políticos e econômicos, para ligar Manaus a Porto Velho, cruzando florestas virgens de importância para a biodiversidade. Em 2006, quando o projeto saiu do crivo estadual para o federal, o governo montou um grupo de trabalho para o ordenamento territorial, criando 13 parques e outras áreas protegidas para amortecer impactos no entorno.

Parte da obra foi licenciada, mas o maior trecho, de 250 quilômetros, emperrou. Os estudos de impacto ambiental apresentaram diversas falhas, criticadas por ambientalistas e questionadas em recente parecer do Ibama. Diante das dificuldades para a licença, o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (Denit) interrompeu o repasse de verbas para a implantação das unidades de conservação, no total de R\$ 40 milhões, em dez anos.

"É preciso muita cautela com obras dessa envergadura na Amazônia, e as oportunidades de conservação devem ser mais bem analisadas antes de uma decisão", afirma Cesar Haag, coordenador de políticas ambientais da ONG Conservação Internacional. A

reconstrução da BR-319, rodovia que já existia (sem pavimentação) e foi engolida pela floresta, propõe integrar o polo industrial de Manaus às demais regiões do país. Mas há impasses econômicos. Recente estudo do Conversation Strategy Found sobre o custo-benefício da estrada, prevendo os custos do desmatamento, aponta para um prejuízo de R\$ 2,2 bilhões em 25 anos. Cada R\$ 1 gerado de benefício significaria R\$ 12,3 de custos ambientais.

Além do rigor ambiental, projetos de rodovias travam na questão indígena. Na BR-230, divisa do Pará com o Tocantins, investimento de R\$ 967 milhões na pavimentação, envolvendo 29 áreas de terras indígenas, aguarda parecer da Fundação Nacional do Índio (Funai). O mesmo acontece na BR-101, no trecho alagoano de 248 quilômetros, que tem a licença de instalação. Já em Santa Catarina, a duplicação da BR-230, mediante R\$ 942 milhões, espera a Funai analisar a proposta de um desvio de 7,65 quilômetros no traçado original,

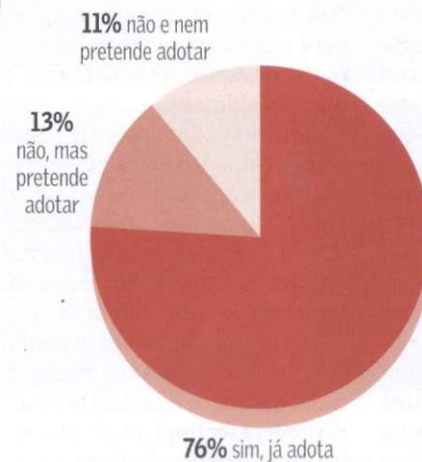
sem interferência em áreas indígenas. O problema se repete no Mato Grosso, onde a BR-158 será pavimentada, que tem a licença do Ibama, mas um novo traçado é analisado para o contorno da terra indígena Maraiwatsede, com percurso 190 quilômetros além do previsto.

Existem hoje no Ibama 288 obras rodoviárias em licenciamento. Mais 289 referem-se a outros modais de transporte, como ferrovias, hidrovias, dutos e instalações portuárias - algumas polêmicas, como a do Complexo Intermodal Porto Sul, em Ilhéus (BA). Defendido pelo governo da Bahia, o projeto inclui inicialmente um terminal portuário privado e a Ferrovia da Integração Oeste-Leste (Fiol), que será construída com recursos públicos, para escoar produtos agrícolas do Tocantins e da região de Barreiras (BA), bem como minério de ferro de Caitité (BA).

"As exigências ambientais por vezes implicam trabalhos técnicos mais específicos que alteram os custos estimados", afirma José

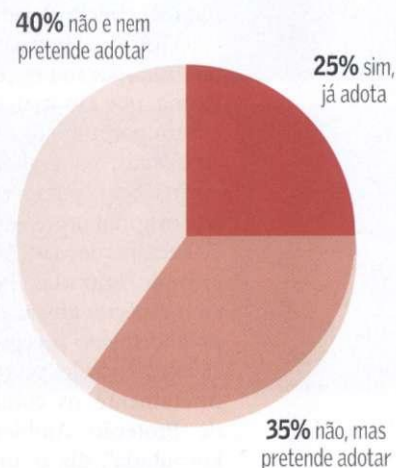
Políticas ambientais podem beneficiar os operadores logísticos

% das empresas que contratam operadores logísticos em consideração as políticas ambientais deles

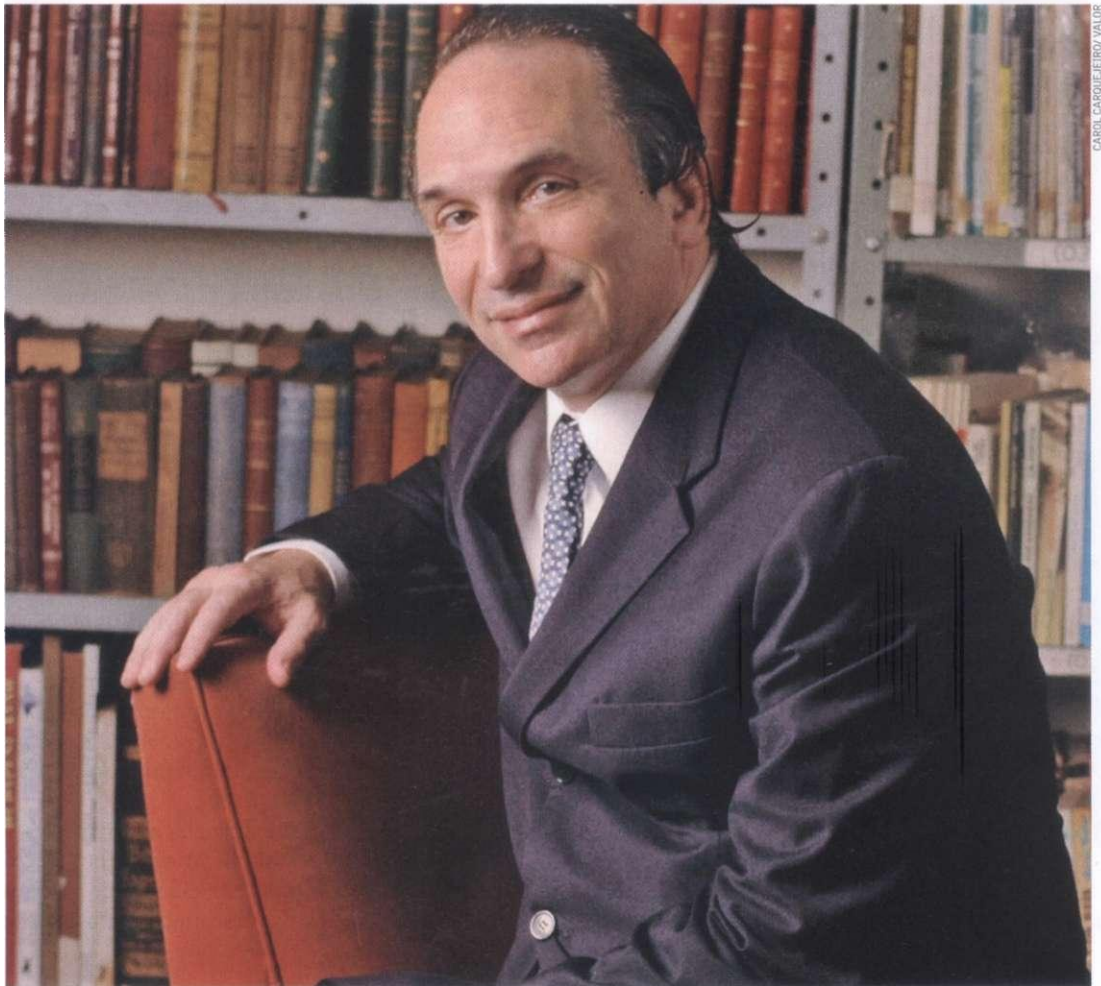


Prêmio para os operadores logísticos verdes

% de empresas que premia os operadores logísticos que mantêm práticas de sustentabilidade ambiental



Fonte: ILOS



CAROL CARQUEJEIRO VALOR

Fábio Feldmann, ambientalista: Ponta da Tulha precisa ser repensado

Francisco das Neves, diretor-presidente da Valec, empresa do governo responsável pela ferrovia, com licença de instalação para o trecho entre Caitité e Ilhéus, ao custo de R\$ 2,3 bilhões, previsto para ser concluído em 2012.

O Terminal Portuário da Ponta da Tulha, por sua vez, esbarrou no Ibama, que em março deste ano emitiu parecer exigindo estudos adicionais, com alternativas de outros locais para a obra. O projeto original prevê a supressão de 70 hectares de Mata Atlântica, em área de importância biológica, com espécies ameaçadas. "O empreendimento precisa ser repensado e debatido, porque atingirá diretamente os corais da Área de Proteção Ambiental Lagoa Encantada", diz o ambientalista Fábio Feldmann, à frente de uma

coalizão de organizações não governamentais contrária ao porto. Teme-se que a obra, prevista para agregar no futuro um complexo siderúrgico, prejudique a vocação turística e cacaujeira da região. "Há opções de menor impacto para escoar soja e ferro, como o porto de Aratu, mais ao norte", propõe Feldmann.

Em nota por meio de sua assessoria, a Bahia Mineração, empresa que explorará as minas de Caitité por 25 anos com investimento de US\$ 2 bilhões, ressalta que "os projetos permitirão milhares de empregos e o aumento da arrecadação fiscal para os municípios". Sobre o licenciamento, a empresa esclarece que "o terminal portuário poderá ser implantado em outro local na região de Ilhéus apontado pelo Ibama como viável".

Em São Francisco do Sul (SC), a controvérsia está no Terminal Marítimo Mar Azul, planejado para transportar bobinas de aço da indústria Vega do Sul, ao custo de R\$ 130 milhões. Há três anos aguardando licença, a obra é alvo de sindicalistas, contrários às operações em terminal privado no lugar do porto público. Há também a crítica de ambientalistas e pesquisadores, por conta do impacto dos navios de grande porte na baía da Babitonga, habitada por golfinhos. Parecer do Ibama aponta, entre outros pontos, que haverá impacto irreversível em ambientes que são refúgio de peixes e risco de vazamentos de óleo. O licenciamento foi suspenso até a criação de uma reserva de fauna pelo governo federal na área.