

**GABINETE DO VEREADOR FLORIANO PESARO**

**DATA: 11/02/2014 – 15' DISCURSO**

## **Rodoanel: Desenvolvimento Econômico e fluidez**

Sr. Presidente da Câmara Municipal, srs. Vereadores, telespectadores da TV Câmara, Boa Tarde.

O Rodoanel Mário Covas (SP 021) continua com obras em ritmo acelerado.

Fundamental para o desenvolvimento do Estado de São Paulo e para dar mais fluidez e desafogar o trânsito em toda a região metropolitana.

Trouxe uma imagem para ilustrar de forma mais clara os benefícios do Rodoanel. Assim, conseguimos ver de forma clara a extensão de cada trecho e o verdadeiro anel que se forma em volta da Região Metropolitana de São Paulo.

Dividido em quatro trechos – norte, sul, leste e oeste -, ele redefine a plataforma logística rodoviária de formato radial para anelar, interligando 10 rodovias que chegam à capital do Estado.

Estamos interligando:

Fernão Dias,

Dutra, Ayrton Senna,

Anchieta,

Imigrantes,

Régis Bittencourt,

Raposo Tavares,

Castello Branco,

Anhangüera e

Bandeirantes.

Isso significa que um motorista pode ir de uma rodovia a outra sem entrar na cidade.

Com isso, vamos eliminando o trânsito de passagem e tirando milhares de carros e, principalmente, caminhões das ruas e avenidas de toda a região metropolitana de São Paulo.

Em um exemplo prático, os caminhões que antes trafegavam pela Marginal Pinheiros, ao passarem pela capital, podem cortar caminho pelo Rodoanel, agilizando entregas e melhorando a fluidez do trânsito.

Pensado de forma sistêmica, este grande complexo viário foi dividido em trechos. Isso significa que não precisamos esperar o término de todo o complexo para podermos usufruir de seus benefícios.

O Trecho Oeste foi o primeiro a ser construído e está em operação desde 2002. São 32 quilômetros de extensão ligando as rodovias Régis Bittencourt, Raposo Tavares, Castello Branco, Bandeirantes e Anhanguera. Transitam ali, diariamente, em média 71 mil veículos.

Com 61,4 quilômetros de extensão, o Trecho Sul começou a operar em março de 2010. Seu traçado começa na Rodovia Régis Bittencourt (no entroncamento com o Trecho Oeste), interliga as rodovias Anchieta e Imigrantes, e segue até o prolongamento da Av. Papa João XXIII. Recebe em média 70 mil veículos por dia.

Com a implementação desses dois trechos, cerca de 140 mil veículos por dia deixaram de circular nas ruas e avenidas de São Paulo. Esse impacto é enorme e não apenas na fluidez do trânsito, como também no desenvolvimento econômico.

Para vocês terem uma ideia, segundo um estudo da FGV, a cidade de São Paulo perde R\$ 40 bilhões por ano com os congestionamentos.

Só os custos pecuniários do trânsito, ou seja, o dinheiro que a cidade perdeu de fato com os congestionamentos, somaram quase 10 bilhões de reais no ano passado.

Esse valor é calculado a partir de custos, como o valor de gasolina colocado a mais nos carros por conta do trânsito, ou de diesel colocado a mais nos ônibus.

Somamos a esse montante o que os especialistas chamam de custo de oportunidade, ou seja, o que a cidade deixou de ganhar por conta do trânsito. O valor chegou a 30 bilhões de reais em 2012.

Vejam que estamos falando de mais tempo no trânsito – menos tempo de vida – e oportunidades de desenvolvimento perdidas.

Para amenizar este impacto é que aceleramos e a expectativa é de que até o final deste ano entregaremos mais um trecho: o leste.

O Rodoanel Leste, com 48,8 km de extensão, começou a ser construído em agosto de 2011. É de responsabilidade da iniciativa privada e não entra na conta de investimentos do Estado.

O Rodoanel Leste estará disposto entre os municípios de Mauá e Arujá e dará acesso às rodovias João Afonso de Souza Castellano (SP-066), Ayrton Senna (SP-070) e Presidente Dutra (BR-116).

Importante destacar que, durante as obras, estamos gerando mais de 3,5 mil empregos diretos e 14 mil indiretos. Impacto considerável na economia da região.

Neste trecho, estima-se que o volume de veículos seja de cerca de 24 mil veículos/dia. Entre 60% e 70% desse fluxo será de veículos pesados, como caminhões e ônibus

A importância do novo trecho se reflete não só no desenvolvimento econômico do Estado, mas também no trânsito da Região Metropolitana de São Paulo, que deixará de receber tráfego com origem e destino nos sistemas rodoviários interligados pelo Rodoanel.

Em conexão com o Trecho Sul e o Sistema Anchieta-Imigrantes, o Trecho Leste também viabiliza uma ligação

mais rápida e eficiente com o Porto de Santos e o Aeroporto Internacional de Guarulhos.

O traçado do Trecho Leste corta seis municípios: Ribeirão Pires, Mauá, Suzano, Poá, Itaquaquecetuba e Arujá.

E, por último, o Trecho Norte – fechando este anel viário, que é a maior obra desta natureza de toda a América latina.

Ali, as obras foram iniciadas ano passado (2013) e seguem em ritmo acelerado.

Com 44 quilômetros, é umas das obras mais aguardadas no País, devido à sua grande relevância para o modal rodoviário nacional no transporte de cargas de alto valor agregado que passam por São Paulo.

O Rodoanel Norte é a maior obra rodoviária financiada pelo BID em todo o mundo. A rodovia terá 44 km de

extensão e interligará os trechos Oeste e Leste do Rodoanel.

Ele inicia na confluência com a Avenida Raimundo Pereira Magalhães e termina na intersecção com a rodovia Presidente Dutra (BR-116).

O trecho prevê acesso à rodovia Fernão Dias (BR-381), além de uma ligação exclusiva de 3,6 km para o Aeroporto Internacional de Guarulhos.

Como pensar mobilidade é pensar a cidade de forma integrada e olhar todo seu entorno, o anel viário contemplará toda a Região Metropolitana de São Paulo (RMSP), em especial Santana do Parnaíba, Cajamar, Francisco Morato, Franco da Rocha, Caieiras, Mairiporã, Santa Isabel, Arujá, Guarulhos e São Paulo.

A obra está gerando mais de 15 mil empregos em seis frentes de trabalho. Além de melhorar o trânsito, estimulamos a economia.



O Governo do Estado de São Paulo contratou as obras com 23,1% de desconto frente ao valor de referência da licitação – o que representou economia de cerca de R\$1,2 bilhão aos cofres públicos.

O trecho Norte é uma rodovia "Classe Zero", com quatro faixas de rolagem por sentido entre o Rodoanel Oeste e a rodovia Fernão Dias. O segmento entre a Fernão Dias e a via Dutra terá três faixas de rolagem de 3,6 m de largura em cada pista. A rodovia ainda é provida de canteiro central com 11m de largura e terá velocidade de 100 km/h. O traçado apresenta 7 túneis e 111 obras de arte especiais (pontes e viadutos).

O valor total do empreendimento, incluindo desapropriações, é de R\$ 5,6 bilhões, dos quais R\$ 2 bilhões são provenientes do BID, R\$ 1,72 bilhão do Governo Federal e o restante do Tesouro do Estado.

E, para os críticos de plantão que eram contra a obra por seus impactos ambientais, é importante deixar claro: a obra é ambientalmente adequada.

Antes de o Governador dar início às obras físicas, muito trabalho já havia sido feito.

O monitoramento da fauna da região, por exemplo, foi um deles.

E mais: um consórcio de empresas, vencedoras da licitação, visitou o local para estudar e catalogar os tipos de animais existentes. O trabalho foi uma exigência legal da Secretaria Estadual do Meio Ambiente.

Uma das determinações do contrato com o consórcio é a presença de especialistas em determinadas espécies de animais com objetivo de pensar saídas para que o impacto sobre esta diversidade de animais seja a menor possível.

A fauna da região é típica da Mata Atlântica. Sabemos a importância de preservá-la.

Por isso, o projeto Rodoanel – que já mostra seus benefícios retirando das avenidas de nossas cidades caminhões, ônibus e demais motoristas que precisam

apenas cruzar nossa cidade para se interligarem a alguma outra região – é tão importante.

Pensar em mobilidade e em soluções para as questões de nossa região metropolitana é pensar de forma integrada. Os pilares do desenvolvimento socioeconômico sustentável são o nosso norte. Essa é a visão do PSDB.

Muito obrigado.