

Brasília, 23/07/2016

À Promotoria de Justiça de Defesa do Meio Ambiente, do MPDFT

Assunto: Exposição de motivos para suspensão temporária da obra do Trevo de Triagem Norte e solicitação de audiência pública para discussão sobre impactos desta obra na mobilidade urbana, no meio ambiente e no patrimônio histórico e arquitetônico do DF. Revisão do EIA/RIMA e processo de licenciamento ambiental.

Contextualização

A Ponte do Braghetto, sobre o lago Paranoá, interliga a DF-002 (Eixo Rodoviário Norte/Sul) à DF-007 (Estrada Parque Torto - EPTT), que por sua vez dá acesso às rodovias DF-003 (Estrada Parque Indústria e Abastecimento - EPIA), DF-005 (Estrada Parque Paranoá - EPPR), DF-006 (Estrada Parque Centro de Atividades - EPCA) e DF-009 (Estrada Parque Península Norte - EPPN). Portanto, conecta o Plano Piloto ao Lago Norte, à Granja do Torto e à região norte do Distrito Federal, onde se localizam Planaltina e Sobradinho, como via exclusiva de acesso. A reforma da ponte do Braghetto foi projetada em agosto de 2009. Em 2013, o Departamento de Estradas de Rodagem do Distrito Federal – DER/DF lançou o edital para licitação (Concorrência nº 002/2013) da “Obra de implantação do trevo de triagem norte (TTN), remodelação da ponte do Braghetto, reabilitação de pavimentos e adequação da capacidade de tráfego nas rodovias DF-002(ERN) e DF-007(EPTT) e em abril de 2014, foi publicado o resultado final da Concorrência, cujo finalista foi o Consórcio Via Engenharia/Conterc – Construção, Terraplenagem e Consultoria Ltda., no valor de R\$ 79.632.741,77. O contrato foi assinado em 26/05/2014.

Problemas identificados pela população direta e indiretamente afetada

1) Consulta Pública, Transparência e Participação Social

Para qualquer obra que afete o planejamento urbano e provoque impactos socioambientais relevantes deve haver participação e anuência da população, direta e indiretamente afetada. Entendemos que isto não ocorreu: a audiência foi divulgada apenas em notas discretas, sem destaques para o tema da audiência, nos classificadores do Jornal de Brasília (o qual questionamos se tratar de um jornal de ampla circulação), além do Diário Oficial do DF. Verifica-se ainda inconsistência na divulgação das datas. Algumas notas se referem à data de 28 de junho de 2013 e, posteriormente, para o dia 27 de junho de 2013. A audiência pública, aparentemente, ocorreu no dia 27 de junho de 2013, e contou com a participação de apenas 39 pessoas, sendo que 34 eram vinculadas aos órgãos de governo ou às empresas interessadas, com apenas uma representação da sociedade (Prefeitura do Taquari) e cinco não identificadas.

A insignificante participação de representações da sociedade civil demonstra a ineficácia do processo de divulgação realizado. Considerando o preço que a sociedade civil pagará pela obra, seja em termos de recursos públicos aplicados, seja em termos dos impactos socioambientais produzidos, é inaceitável que o projeto tenha sido desenvolvido sem ampla participação desta.

2) Impactos Ambientais

Além do fato da área de influência direta da obra resultar no aterramento de inúmeras nascentes, verifica-se que o EIA/RIMA reconhece impactos relevantes sobre os recursos hídricos e não apresenta soluções, seja de curto, médio ou longo prazo. Dentre estes impactos, chamamos a atenção:

- Haverá redução da recarga do aquífero e rebaixamento permanente do lençol freático, o que significa que nascentes secarão, a água ficará mais inacessível e o volume de água do Lago Paranoá pode ser reduzido;
- Será significativamente aumentada a proporção das águas provenientes do escoamento superficial das áreas urbanas, enquanto será reduzida a contribuição das águas provenientes do lençol freático. Isso representa sério comprometimento da qualidade das águas do Lago que, já se sabe, passará a ser utilizado como reservatório de abastecimento de água;
- O EIA-RIMA, embora tenha feito estudos e apresentado algumas soluções possíveis em relação às nascentes próximas ao lago na área bucólica localizada ao final da Asa Norte (adjacente às SQN 216N), não foi conclusivo e, assim, essa conclusão imprescindível não constou da Licença de Instalação (como ocorreu em relação a nascente localizada no Lago Norte, em que foi literalmente ordenada a alteração do traçado das vias para evitar o seu aterramento) de modo que, de acordo com a marcação dada pelos piquetes recentemente colocados na área, pelo menos a nascente Ibiraci será parcialmente aterrada, em detrimento da legislação ambiental vigente que sinaliza que essa situação deve ser evitada, ainda que a alternativa seja economicamente mais onerosa.

Adicionalmente aos impactos sobre os recursos hídricos, haverá impacto permanente no corredor ecológico inserido naquela área, por meio da supressão de árvores e vegetação, movimentação de solo, o que representará a destruição deste *habitat* que ainda abriga importantes representantes da fauna nativa, especialmente a avifauna, onde transitam aves migratórias e espécies ameaçadas como araras azuis e tucanos.

Este Corredor é uma Área de Preservação Permanente - APP, que possui regime rígido de proteção: a regra é a intocabilidade, sendo admitida, excepcionalmente, a supressão da vegetação apenas **nos casos de utilidade pública ou interesse social legalmente previsto**. Esse regime rígido é dado pelo Código Florestal Brasileiro (Lei nº 12.651/2012), o qual estabelece que a APP tenha a "*função ambiental de preservar os recursos hídricos, a paisagem, a estabilidade geológica, a biodiversidade, o fluxo gênico de fauna e flora, proteger o solo e assegurar o bem estar das populações humanas*". Considerando que o processo de consulta pública e licenciamento da obra vem merecendo o questionamento da sociedade civil, levantados por este documento – não exaustivo - a hipótese da utilidade pública ou interesse social se fragiliza.

É notório que o TTN visa beneficiar assentamentos e expansões na parte norte do DF como, por exemplo, a Expansão Taquari na Serrinha do Paranoá. Ora, a APA do Planalto Central (59ª Reunião) se reuniu nessa última sexta-feira para avaliar os impactos da expansão do Taquari na Serrinha do Paranoá em razão de que - segundo o Fórum de ONGs Ambientalistas do Distrito Federal - a situação está ganhando contornos dramáticos porque a TERRACAP resolveu lotear e autorizar a ocupação sem quaisquer considerações ambientais e projetos de sustentabilidade.

Também não foi devidamente mensurado o impacto do aumento de veículos que a obra viabilizará e certamente incentivará, e o conseqüente aumento da emissão de gases de efeito estufa, (GEE) entrando em desacordo com as diretrizes da Política Nacional de Mudanças Climáticas, que considera a redução progressiva de GEEs até 2020;

Nota-se também que diversas soluções apresentadas no RIMA, para determinados impactos, são demasiado vagas ou, mais grave ainda: **tecnicamente não fazem sentido**. Isso desqualifica o processo de licenciamento. Por fim, entende-se que o EIA/RIMA e a licença ambiental necessitam ser, no mínimo, revisados.

3) Mobilidade Urbana

Consideramos que a obra ignora os princípios e diretrizes da **Política Nacional de Mobilidade Urbana, do PDOT/DF¹ e do PDTU/DF²**, conforme estudo e relatório de análise do projeto realizado pela ONG Rodas da Paz em agosto de 2015, pelos seguintes motivos:

- Priorização do transporte individual motorizado em detrimento do transporte coletivo e não motorizado;
- As rotas propostas para o transporte não motorizado são longas e descontínuas, não prevendo a adaptação necessária para a utilização eficiente e segura por pedestres e ciclistas, desrespeitando os princípios, diretrizes e objetivos previstos na PNMU, no PDOT/DF e no PDTU/DF. Enquanto o carro percorrerá 0,8 km, sem interrupções, o trajeto do ciclista ou pedestre será 78% maior (1,4 km), havendo 2 travessias em nível com a malha rodoviária e uma rampa para acessar uma interseção em desnível, sendo dada prioridade ao tráfego de veículos automotores” (conforme explicitado no Relatório do Projeto, p.16);
- Não há qualquer previsão de construção de calçadas no projeto do TTN, orçado em quase 80 milhões de reais em abril de 2014. A única menção a essa questão se dá na proposta de que as ciclovias seriam compartilhadas com pedestres, ainda que sem nenhum comprometimento com a eficiência dos deslocamentos a serem percorridos conforme será demonstrado”, (p. 19).

¹ Plano Diretor de Ordenamento Territorial do DF -PDOT (Lei Complementar nº 803/2009)

² Plano Diretor de Transporte Urbano e Mobilidade do Distrito Federal e Entorno – PDTU/DF (Outubro/2010)

- “Ao se consultar as imagens da maquete virtual do projeto do TTN, disponibilizadas no site do DER/DF e visualizadas nas figuras 9 e 10, nota-se que as ciclovias não estão contempladas. Além disso, não há qualquer representação de pedestres, ciclistas e veículos de transporte coletivo. Assim, fica ainda mais evidente que a diretriz principal que norteou a concepção desse projeto foi a ampliação da capacidade rodoviária com clara priorização do transporte individual motorizado, negligenciando os usuários da cidade que utilizam outras formas de locomoção.” (p.22,figs.9 e 10)
- “Comparando-se os intervalos horários registrados nas mediações da ponte com dados de 2010 e de 2015, entre 06h00 e 10h00 e entre 17h00 e 20h00, constatou-se um aumento de 45 para 111 ciclistas, o que representa uma taxa de crescimento de 147% no período de 5 anos,” (Rodas da Paz: 2015, p.34). Estes dados não foram reconsiderados ou avaliados para a execução da obra em 2016.
- “A diretriz principal da concepção da obra foi a ampliação da capacidade rodoviária, visando o fluxo livre dos veículos motorizados. A preocupação com os demais usuários da cidade é claramente marginal, assim como a infraestrutura a eles destinada, nitidamente insuficiente. (Rodas da Paz: 2015, p.42).
- A ampliação das vias de acesso ao centro do Plano Piloto, também acelerará o fluxo de veículos para o centro da cidade, e conseqüentemente, os congestionamentos serão apenas deslocados e provavelmente intensificados, para a zona central, aumentando a pressão de tráfego e emissão de gases de efeito estufa para o centro da cidade. A lei 12.187 de 2009, Política Nacional sobre Mudança do Clima (PNMC), em seu parágrafo 11, estabelece que todos os princípios, objetivos, diretrizes e instrumentos das políticas públicas e programas governamentais devem compatibilizar-se a PNMC;
- Conforme as diretrizes da cartilha do Ministério das Cidades, que trata da Lei Federal nº 12.587/2012: os projetos e investimentos nos municípios podem ser contestados judicialmente se não se adequarem aos princípios, diretrizes e objetivos previstos nesta mesma lei.

Este relatório termina por concluir pela inviabilidade do projeto do TTN e recomenda sua reformulação tendo em vista que possui sérias falhas de concepção.

4) Quanto ao tombamento do projeto urbanístico de Brasília:

- A área de influência direta da obra na Asa Norte, abrange a Escala Bucólica do projeto de Brasília. Esta área é tombada e reconhecida por meio da Portaria IPHAN 314/92, que foi consolidada pela atualização dada pela Portaria IPHAN 166/2016 e que considera a mesma área “*non aedificandi*”.

Considerando todos os motivos acima expostos, e que o planejamento e investimentos urbanos devem considerar um modelo de desenvolvimento sustentável e baseado em reduções progressivas de emissões de gases de efeito estufa até 2020, conforme dita a Convenção-Quadro das Nações Unidas sobre Mudança do Clima, no Protocolo de Quioto e nos demais documentos sobre mudança do clima dos quais o país vier a ser signatário (Acordo de Paris, COP 21), solicitamos suspensão temporária da obra do TTN, para que seja amplamente discutida pela sociedade e venha a ser reformulada para atender a todas as políticas pertinentes.

Assinam este documento:

CCAN - Conselho Comunitário da Asa Norte

Instituto Histórico e Geográfico do DF

ONG Rodas da Paz

Coletivo 416N

Prefeitura da SQN 216

Prefeitura da SQN 416