

9. CONCLUSÕES

Esta seção final tem o objetivo de realçar as principais conclusões do esforço de análise e síntese diagnóstica realizado e enfatizar as principais recomendações. O texto procura responder, de modo breve e sintético, às principais perguntas lançadas no Capítulo 2, e se estrutura de modo análogo ao conjunto da AAE.

1. O Rodoanel Mario Covas é uma infra-estrutura rodoviária que integra um plano de longo prazo – o Plano Diretor de Desenvolvimento dos Transportes do Estado de São Paulo – para redefinir a plataforma logística da RMSP e a matriz de transportes do Estado de São Paulo.
2. O Trecho Oeste, já em operação, foi licenciado com o reconhecimento formal de sua viabilidade ambiental. A breve experiência de operação confirma a expectativa de viabilidade prevista no EIA/RIMA, onde os benefícios urbanos e ambientais para a Região Oeste da RMSP já se fazem notar: áreas degradadas e ou ameaçadas de ocupação de baixa qualidade ambiental foram diretamente recuperadas e protegidas na faixa de domínio; fragmentos de mata importantes, como os da Fazenda Ithayê e a região das nascentes do ribeirão Carapicuíba, foram objeto de ações de preservação. O próprio ribeirão Carapicuíba foi canalizado e sua vazão regularizada por meio de piscinões, contribuindo para evitar as cheias periódicas que colocavam em risco as populações lindeiras.
3. A continuidade do Rodoanel Mario Covas suscita questões estratégicas relacionadas à sua contribuição positiva ou negativa à sustentabilidade ambiental da RMSP. Há preocupação com os efeitos imediatos da implantação e operação da infra-estrutura rodoviária. Como mostra essa AAE e a própria construção recente de outras rodovias Classe “0” no Estado de São Paulo, os cuidados com a construção e operação podem reduzir significativamente os efeitos da intervenção, e a natureza de via bloqueada reduz as expectativas quanto aos eventuais efeitos da ocupação do solo induzida em áreas de proteção ambiental.
4. Como visto no Capítulo 4, a RMSP sem o Rodoanel tem uma dinâmica de crescimento definida tanto em termos econômicos e espaciais como demográficos e sociais. Essa dinâmica aponta para:
 - a substituição da atividade industrial, com baixa competitividade em toda a RMSP, pela de serviços;
 - a permanência de elevadas taxas de desemprego, típicas de regiões metropolitanas, e intensa desigualdade de renda;
 - a progressiva transição demográfica em direção a taxas muito baixas ou até negativas;
 - o estancamento da tendência do século passado de atração de migrantes;
 - um incremento estimado de população, até 2020, de 2,3 milhões de habitantes no anel peri-urbano, o que representa uma ocupação de 13,5 mil ha de áreas dessa faixa, cujo território ainda possui 38 mil ha de áreas “livres” aptas à ocupação urbana sem cobertura florestal;
 - a existência de um sistema viário radialmente orientado, aberto para o entorno urbano, facilitando a expansão radial, com a implantação de sistemas viários locais acompanhando essa expansão e de sistemas de transporte coletivo sobre esse viário, ou sobre a estrutura de vias férreas;
 - piora progressiva das condições de mobilidade de pessoas e carga;
 - o deslocamento da atividade logística no sentido Leste Oeste para os eixos Anhangüera - Bandeirantes e Dutra - Ayrton Senna.

5. Assim, surge uma enorme pressão radial de ocupação do espaço periférico da RMSP, o aqui denominado anel peri-urbano onde se instalará o Rodoanel, por ocupação residencial de baixa renda e qualidade ambiental, em razão do baixo valor da terra.
6. Os benefícios para o sistema de transportes e a logística do ESP e RMSP trazidos pela continuidade do Programa do Rodoanel Mario Covas são claros. As projeções apontam para um desvio de cerca de metade dos fluxos de caminhões, que têm origem, destino ou ambos fora da RMSP. O Rodoanel também atrairá cada vez mais os fluxos de caminhões com origem e destinos distantes dentro da própria RMSP, especialmente à medida que se aprofundar o fenômeno da modificação locacional da logística da metrópole para sua vizinhança imediata. Com isso, estabelecer-se-á naturalmente a importante segregação entre o tráfego de carga de longa distância, que recorre a caminhões cada vez maiores, do transporte urbano de carga, no qual convém reduzir o tamanho dos veículos, por razões de eficiência dos transportes e de qualidade de vida.
7. O Rodoanel também facilitará as viagens de longa distância dos demais veículos na RMSP. Os automóveis e ônibus rodoviários que hoje cruzam a cidade, seja procedentes de outras regiões ou em trânsito de longa distância na RMSP, irão auferir grande economia de tempo no seu trajeto.
8. Todo esse tráfego retirado de dentro da cidade provocará uma melhoria relativa das condições de trânsito no viário metropolitano da RMSP, e benefícios econômicos. Não se deve esperar, entretanto, que os usuários do viário metropolitano, exceto os usuários diretos do Rodoanel, tenham uma grande percepção de melhora do trânsito no longo prazo. O fato é que a piora gradativa do trânsito na cidade continuará com o aumento da frota. Piorará um pouco menos com o Rodoanel, mas a piora não será evitada por essa intervenção. Num aspecto, entretanto, o Rodoanel melhorará de modo significativo esse trânsito urbano: será na redução do número de caminhões de grande porte, próprios do transporte de cargas de longa distância, circulando no viário metropolitano.
9. Também a logística metropolitana deve sofrer profunda alteração. Distribuída por várias regiões da cidade, a nova logística deve transferir-se para a vizinhança do Rodoanel. Considerada a configuração de acessos da RMSP, respeitada pelo Rodoanel, e as tendências históricas do setor, tudo indica que essa nova localização privilegiará o crescimento Leste-Oeste, com a revitalização também, das atividades logísticas no ABC. Mesmo sem a construção do Ferroanel, a simples existência do Rodoanel tende a atrair a transferência intermodal rodo ferroviária para as suas proximidades. Com a implantação do Ferroanel, porém, principalmente em seu Trecho Sul, aparece a oportunidade de remover completamente os trens de carga do coração da RMSP, liberando 280 km de ferrovias metropolitanas exclusivamente para o transporte de passageiros no interior da RMSP, como está planejado no Plano Integrado de Transporte Urbano (PITU), da Secretaria de Transportes Metropolitanos.
10. Essa profunda modificação na Plataforma Logística Metropolitana, de sua configuração histórica radial para uma configuração planejada anelar, muda a mobilidade da carga na região metropolitana e reforçará a tendência à descentralização espacial da atividade industrial, já em curso, impulsionada pelos grandes movimentos da economia nacional e mundial. Por outro lado, deve reforçar e facilitar a transição da RMSP para a condição de centro financeiro e de serviços empresariais para toda a América Latina e além, num processo característico das grandes metrópoles globais.

11. Não é razoável supor que o Rodoanel tenha impactos muito significativos sobre as taxas de crescimento e emprego e na distribuição de renda da RMSP. Em havendo, serão repercussões positivas modestas, tendo em vista que esses números dependem de uma dinâmica econômica muito mais ampla e complexa, só marginalmente afetada pelo Rodoanel. Isso não significa, entretanto, que municípios e regiões, como a zona Leste de São Paulo, não poderão aproveitar essa oportunidade para reforçar a economia local. De fato, o Rodoanel pode permitir uma relocação de atividades econômicas, permitindo aumentar o emprego na periferia e diminuir a necessidade de deslocamento dessas populações para o centro expandido de São Paulo em busca de trabalho, assim como reduzir o desemprego local no anel peri-urbano, onde houver acesso ao Rodoanel. De qualquer modo, o Rodoanel não modificará substancialmente as taxas de desemprego da RMSP, que dependem de condições macro-econômicas só marginalmente afetadas pelo Rodoanel. Seu efeito, nesse campo, é de natureza micro-econômica, em determinados setores e para determinadas regiões especialmente pequenas da Região Metropolitana. Não se evidenciam expectativas de impacto sócio-ambiental significativo em regiões externas à RMSP em função do Rodoanel.
12. Como demonstrado nas simulações nesta AAE, será muito pequena a contribuição do Rodoanel para a expansão da ocupação do solo urbano na RMSP em comparação com a expectativa de crescimento sem a sua continuidade. Para taxas acumuladas de crescimento da população até 2020, que podem chegar a 80% em algumas zonas do anel peri-urbano utilizado nessa AAE, só em poucos casos a contribuição acumulada do Rodoanel ultrapassa 0,2%.
13. Da mesma forma, e também em decorrência das conclusões anteriores, o receio de um impacto significativo sobre as áreas de mananciais e demais áreas protegidas existentes no anel peri-urbano não tem fundamento. Ao contrário, na faixa de domínio do Rodoanel a expectativa é de melhora da qualidade ambiental, predominantemente. Os traçados cogitados nesta AAE como referência de análise não afetam unidades de conservação de forma significativa, nem remanescentes florestais de alto valor ecológico, e não interrompem corredores ecológicos. Apenas uma opção de traçado cogitada, a alternativa N3, interfere com uma possível futura religação entre a Serra da Cantareira e a Serra da Mantiqueira, em região já antropizada. No balanço final, a reposição florestal resultará em um aumento da cobertura vegetal natural da RMSP.
14. O efeito ambiental positivo do Rodoanel pode ser aumentado, dependendo de políticas públicas para estímulo ao uso desejável em áreas de interesse. A revisão das atuais restrições ao acesso de áreas lindeiras poderá permitir, a juízo dos órgãos de planejamento municipal e de licenciamento ambiental, que se utilize o Rodoanel como elemento de estímulo à reorganização do uso do solo lindeiro.
15. No que se refere à qualidade da água, assunto vital na região atravessada pelo Rodoanel, essa AAE mostrou que a contribuição será positiva, tanto devido às medidas para controle de sedimentos e cargas difusas, quanto pela preservação de longo trecho de várzea responsável pela autodepuração de importante afluente do reservatório Guarapiranga. O mesmo ocorre no tema do transporte de produtos perigosos: o simples fato de um veículo transitar no Rodoanel, em lugar de pela malha viária metropolitana, reduz em pelo menos três vezes o risco de acidentes.
16. Também melhora a qualidade do ar: primeiro, por reduzir-se a geração de poluentes, graças aos ganhos de velocidade dos veículos, e em segundo por transferir parte da carga poluente para locais onde a sua dispersão será facilitada, sem agravar de modo significativo a carga

de poluição do ar das regiões atravessadas em quase todo o anel periferico. Em virtude da reduzida escala do empreendimento em relação aos fenômenos que contribuem para a formação de ilhas de calor, não se espera qualquer incremento nesse sentido.

17. Como tratado no Capítulo 6, não há razões para que a implantação do Rodoanel não continue a ser executada e licenciada por trechos. Demonstrou-se com nitidez nas Seções 6.2 e 6.3 desta AAE tanto a independência funcional de impactos ambientais dos trechos restantes, quanto a flexibilidade para o prosseguimento dos trechos adiados, mesmo após a definição do ponto de término dos trechos implantados primeiro.
18. Em termos de prioridade de implantação, é clara a prioridade para implantação do Trecho Sul na continuidade do Programa por conectar o Trecho Oeste ao Porto de Santos, dar vazão ao maior fluxo de passagem que atravessa a RMSP e permitir, com vantagem ambiental, a conjugação de traçados do Rodoanel com o Feroanel.
19. Todo esse esforço de análise resultou em um conjunto de diretrizes para estudo e seleção de traçados (Seção 7.1), agora firmemente embasadas no entendimento da dinâmica espacial, social e ambiental do anel periferico da RMSP e em diretrizes para a preparação dos futuros EIAs, incluindo uma indicação preliminar das áreas de influência direta e indireta de cada Trecho.
20. Por fim, o Capítulo 8 estabelece recomendações para a gestão da implantação tanto da infraestrutura rodoviária quanto das ações do Programa Rodoanel.

A Avaliação Ambiental Estratégica do Rodoanel Mário Covas conclui por sua viabilidade ambiental e do seu licenciamento e implantação por trechos, com prioridade para o Trecho Sul. Ressalta ainda a oportunidade de melhoria ambiental que o Programa significa para o anel periferico da RMSP e seus efeitos de potencializar outras iniciativas de desenvolvimento de interesse urbano e metropolitano. Por isso, recomenda a adoção dessa AAE com o termo de referência para a preparação dos EIAs dos demais trechos. Por fim, recomenda a rápida retomada do processo de licenciamento em separado do Trecho Sul, mediante a revisão do EIA/RMA dos trechos Norte, Leste e Sul e sua substituição por um EIA/RMA do Trecho Sul. Quando viabilizada a execução dos demais trechos, serão encaminhados e examinados EIAs para os trechos restantes.

10. BIBLIOGRAFIA

- ANTP - Associação Nacional dos Transportes Públicos, Coleção Transporte Humano. *Mobilidade e Cidadania*. Coordenadores: Nazareno Stanislau Affonso, Cristina Badini e Fátima Gouvêa, São Paulo, 2003.
- BELLIA, Vitor & BIDONE, Edison D., *Rodovias, Recursos Naturais e Meio Ambiente*, DNER - Departamento Nacional de Estradas de Rodagem / UFF - Universidade Federal Fluminense. Ministério dos Transportes e Banco Mundial, Niterói - RJ, 1992.
- BONDUKI, N.G. & ROLNIK, R. *Periferias – Ocupação do Espaço e Reprodução da Força de Trabalho*, Cadernos de Estudo e Pesquisa 2. PRODEUR-Programa de Estudos em Demografia e Urbanização, Fundação para Pesquisa Ambiental. Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo. São Paulo, 1979.
- CBH-AT - Comitê da Bacia Hidrográfica Alto Tietê, *Documenta 7 – Seminário Rodoanel & Mananciais*. Instituto de Engenharia, São Paulo, 2002.
- CBH-AT - Comitê da Bacia Hidrográfica Alto Tietê. *Plano da Bacia Hidrográfica do Alto Tietê*. São Paulo, 2001.
- CETESB - Companhia de Tecnologia de Saneamento Ambiental. *Relatório de Qualidade das Águas - Rio Pinheiros*. São Paulo, 2002.
- CETESB - Companhia de Tecnologia de Saneamento Ambiental. *Relatório de Qualidade das Águas Interiores do Estado de São Paulo*. São Paulo, 2004.
- DAEE - Departamento de Águas e Energia Elétrica. *Plano de Macrodrenagem da Bacia Hidrográfica do Alto Tietê*. 1999.
- DAEE - Departamento de Águas e Energia Elétrica. *Relatório de Situação dos Recursos Hídricos do Estado de São Paulo, 1999-2000*.
- DER - Departamento de Estradas de Rodagem. *Instruções Ambientais para Empreendimentos Rodoviários do DER/SP*. Vol. 2 e 3. São Paulo, 1999.
- DERSA - Desenvolvimento Rodoviário S.A / FESPSP - Fundação Escola de Sociologia e Política de São Paulo. *EIA/RIMA - Rodoanel Metropolitano de São Paulo - Trecho Oeste*, 1997.
- DERSA - Desenvolvimento Rodoviário S.A / VETEC Engenharia - *Projeto Técnico Funcional para um Sistema de Controle de Acesso e Cobrança de Pedágio no Rodoanel. Relatório 2 – Pedagiamento do Rodoanel*. São Paulo, 1999.
- DERSA - Desenvolvimento Rodoviário S.A / VETEC Engenharia - *Consultoria e Apoio na Monitoração e Análise do Tráfego nos Sistemas Viários Jurisdicionados ou de Interesse Imediato ou Direto da Dersa – Avaliação Socioeconômica do Rodoanel*. São Paulo, 2000.
- DERSA - Desenvolvimento Rodoviário S.A / EMPLASA - Empresa Metropolitana de Planejamento da Grande São Paulo. *Rodoanel de São Paulo: Diretrizes para o Projeto Funcional dos Trechos Norte, Leste e Sul*, 2000.
- DERSA - Desenvolvimento Rodoviário S.A / PROTRAN Engenharia. *EIA/RIMA dos Trechos Norte, Leste Sul do Rodoanel Mário Covas*, 2002.
- DERSA - Desenvolvimento Rodoviário S.A / Cepesp-FGV / Lume-FAUUSP. *Impactos Econômicos e Sociais da Implantação do Rodoanel*. Coord. Ciro Biderman. São Paulo, 2004.
- EMPLASA - Empresa Metropolitana de Planejamento da Grande São Paulo, SPG - Secretaria de Planejamento e Gestão – Governo do Estado de São Paulo. *Plano Metropolitano da Grande São Paulo 1994/2010*, 1994.
- FUNDUNESP / FEHIDRO / Consórcio Intermunicipal do Grande ABC / CBH Alto Tietê / Projeto Billings. *Elaboração de Diretrizes para a Proposta de Lei Específica da APRM Billings-Tamanduateí e PDPA*. Relatório Final, 2001.
- Governo do Estado de São Paulo. *Plano Plurianual – PPA 2004/2007*, São Paulo, 2003.
- IF - Instituto Florestal/SMA - Secretaria de Estado do Meio Ambiente. *Inventário Florestal do Estado de São Paulo*, 1993.
- IPEA / FIPE / FIBGE. *Evolução do PIB na Região Metropolitana de São Paulo – 1996/2000*.

- IPT-Instituto de Pesquisas Tecnológicas / EMPLASA - Empresa Metropolitana de Planejamento da Grande São Paulo. *Carta de Aptidão Física ao Assentamento Humano*. São Paulo, 1985.
- ISA - Instituto Socioambiental. *Billings 2000 – Ameaças e Perspectivas para o maior Reservatório de Água da Região Metropolitana de São Paulo*. Organização: Marussia Whately e João Paulo Ribeiro Capobianco, 2002.
- ISA - Instituto Socioambiental. *Seminário Billings 2002 – Avaliação e identificação de áreas e ações prioritárias para a conservação, recuperação e uso sustentável da Bacia Hidrográfica da Billings*. Organização: Marussia Whately, 2003.
- METRÔ - Companhia do Metropolitano de São Paulo. *Pesquisa O/D 2002*. São Paulo, 2002.
- MMA - Ministério do Meio Ambiente / Comissão de Políticas de Desenvolvimento Sustentável e da Agenda 21 Nacional. *Agenda 21 Brasileira – Ações Prioritárias*, 1997.
- MMA - Ministério do Meio Ambiente, SQA / Secretaria de Qualidade Ambiental nos Assentamentos Humanos, PRIME Engenharia / TETRPLAN. *PROGESTÃO - Projeto Instrumentos de Gestão, Avaliação Ambiental Estratégica*, 2002.
- NISAM - Núcleo de Informações em Saúde Ambiental da USP - Universidade de São Paulo, CEPA - Coleção Estudos e Pesquisas Ambientais, *Panorama Ambiental da Metrópole de São Paulo*. Editores: Marcelo de Andrade Romério, Arlindo Philippi Jr. e Gilda Collet Bruna, Signus Editora, 2004.
- NISAM - Núcleo de Informações em Saúde Ambiental da USP / Universidade de São Paulo, CEPA - Coleção Estudos e Pesquisas Ambientais. *Questões de Direito Ambiental*. Editores: Arlindo Philippi Jr. e Alaôr Caffé Alves, Signus Editora, 2004.
- PMSP - Prefeitura Municipal de São Paulo. *Diário Oficial do Município de São Paulo*, nº 90. Projeto de Lei 0139/2004 – Planos Regionais Estratégicos das Sub-Prefeituras. 13/05/2004.
- PRIME Engenharia / Prefeitura Municipal de São Bernardo do Campo – SP. *Avaliação Ambiental Preliminar e Estudo de Impacto Ambiental (Versão Preliminar) do Programa de Transporte Urbano de São Bernardo do Campo*, 2003.
- ROLNIK, R. - *A Cidade e a Lei – Legislação, Política Urbana e Territórios na Cidade de São Paulo*. FAPESP, Studio Nobel. São Paulo, 1997.
- SABESP - Companhia de Saneamento Básico do Estado de São Paulo. *Plano Diretor de Abastecimento de Água da RMSB*. São Paulo, 2004.
- SEMPLA - Secretaria Municipal de Planejamento Urbano. *Economia da grande cidade: desafios da política urbana em São Paulo*. São Paulo, 2002.
- SEMPLA - Secretaria Municipal de Planejamento Urbano / SVMA-Secretaria do Verde e Meio Ambiente / PMSP. *Atlas Ambiental do Município de São Paulo*. São Paulo, 2002.
- SEMPLA - Secretaria Municipal de Planejamento Urbano / PMSP. 2004.
- SMA - Secretaria de Estado do Meio Ambiente - Governo do Estado de São Paulo. *Agenda 21 em São Paulo*, 2002.
- SMA - Secretaria de Estado do Meio Ambiente – Governo do Estado de São Paulo. *Atlas das Unidades de Conservação do Estado de São Paulo*, 2000.
- SMA - Secretaria de Estado do Meio Ambiente / CBH Alto Tietê SubComitê Billings-Tamanduateí / PRIME Engenharia. *Calibração de Sistema Relacional de Correlação do Manejo do Território e da Qualidade Ambiental para o Reservatório Billings*. São Paulo, 2004.
- SMA - Secretaria de Estado do Meio Ambiente / CETESB - Companhia de Tecnologia de Saneamento Ambiental / PRIME Engenharia. *Avaliação da Poluição por Fonte Difusa Afluente ao Reservatório Guarapiranga*. Vol 1. São Paulo, 1998.
- SMA - Secretaria de Estado do Meio Ambiente, CPLEA - Coordenadoria de Planejamento Ambiental – Governo do Estado de São Paulo. *APAs – Áreas de Proteção Ambiental Estaduais: Proteção e Desenvolvimento em São Paulo*, Atlas. 2001.
- SMA - Secretaria de Estado do Meio Ambiente, CPLEA - Coordenadoria de Planejamento Ambiental – Governo do Estado de São Paulo. *Informações Básicas para o Planejamento Ambiental*, Atlas. 2002.

- SRHSO - Secretaria de Recursos Hídricos, Saneamento e Obras do Estado de São Paulo / UGP Guarapiranga / Consórcio CNEC – JNS. *Plano de Desenvolvimento e Proteção Ambiental – PDPA Bacia Guarapiranga*. São Paulo, 1999.
- SRHSO - Secretaria de Recursos Hídricos, Saneamento e Obras do Estado de São Paulo / UGP Guarapiranga / Consórcio CNEC – JNS. *Projeto Guarapiranga - Monitoramento e Estudos de Intervenções em Várzeas na Bacia do Guarapiranga*. São Paulo, 1998.
- ST - Secretaria de Estado dos Transportes – Governo do Estado de São Paulo. *PDDT Vivo - Plano Diretor de Desenvolvimento dos Transportes*, 2000.
- ST - Secretaria de Estado dos Transportes, STM - Secretaria de Estado dos Transportes Metropolitanos / SMA - Secretaria de Estado do Meio Ambiente – Governo do Estado de São Paulo, *Diretrizes Estratégicas para Implantação do Rodoanel*, 1996.
- STM - Secretaria de Estado dos Transportes Metropolitanos / EMPLASA - Empresa Metropolitana de Planejamento da Grande São Paulo / SRHSO - Secretaria de Estado dos Recursos Hídricos, Saneamento e Obras – SABESP Companhia de Saneamento Básico do Estado de São Paulo. *Planos de Usos Integrados e Disciplinados das Áreas Marginais ao Reservatório Paiva Castro e Canal do Rio Juqueri: Alternativas de Desenvolvimento e Plano de Massa*. São Paulo, 2001.
- STM - Secretaria de Estado dos Transportes Metropolitanos. *PITU 2020 - Programa Integrado de Transportes Urbanos*. RMSP, 1999.
- STM - Secretaria de Estado dos Transportes Metropolitanos. *SIVIM – Sistema de Integração Viária de Interesse Metropolitano*. São Paulo, 2004.
- TARIFA, J.R. & AZEVEDO, T.R. (organizadores). *Os Climas na Cidade de São Paulo. Teoria e Prática*. GEOUSP 4. Col. Novos Caminhos. FFLCH-USP, 2004.
- TUCCI, Carlos E. M. & MARQUES, David M. L. da Motta (organizadores). *Avaliação e Controle da Drenagem Urbana*, Editora da Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre – RS, 2000.
- VICTOR, R.A.B.M. e COSTA NETO, J.B. (organizadores). *O Caso da Reserva da Biosfera do Cinturão Verde da Cidade de São Paulo*. São Paulo: RBCV / UNESCO, versão preliminar, dezembro, 2001. In: Parecer Técnico sobre os Impactos Ambientais do Rodoanel Mário Covas, Vol. I., dezembro de 2002.

Outras Fontes de Informações:

- Companhia do Metropolitano – Pesquisa O/D 1997 e 2002.
- Convênio SEADE - DIEESE. Pesquisa de Emprego e Desemprego – 1991/2002
- Documentos do processo de licenciamento ambiental do Trecho Oeste (1996-2002) e dos Trechos Norte, Leste e Sul do Rodoanel (1996-2003), incluindo os pareceres técnicos de órgãos da SMA e afins, de análise do EIA /RIMA dos Trechos Norte, Leste e Sul e contribuições das Audiências Públicas.
- EMPLASA - Mapeamento digital preliminar de Uso e Ocupação do Solo e Rede Hidrográfica, esc. 1:10.000, 2004 (banda de 15km).
- Estudos de Simulação de Tráfego baseados no Modelo VISUM, operado pela DERSA. 2003.
- Fotos Aéreas Trechos Norte (2000) e Leste (2002).
- Fundação IBGE - Censos Demográficos 1970, 1980, 1991 e 2000.
- Fundação SEADE - Pesquisa da Atividade Econômica – PAEP. 1996.
- Fundação SEADE - Projeções de População na RMSP para 2005, 2010 e 2020.
- Grupo de Trabalho Intergovernamental – Portaria Intergovernamental ST/STM/SMA nº001, de 04/02/1997. Relatório Final. Junho/1997.
- Imagens de Satélite LANDSAT 1993, 1997 e 1999. Resolução 15 e 30 m.
- Imagens de Satélite SPOT 14/04/2003. Resolução 10 m.
- Planos Diretores dos Municípios de Itapeverica da Serra, Embu, São Bernardo do Campo, Ribeirão Pires e Santo André.

- Planos Regionais Estratégicos (PRE) e da futura Legislação de Uso e Ocupação do Solo do município de São Paulo das Sub-prefeituras de Perus, Pirituba, Freguesia do Ó / Brasilândia, Casa Verde / Cachoeirinha, Santana, Parelheiros, M'Boi Mirim e Capela do Socorro (em tramitação na Câmara Municipal).
- Projeto de Lei nº 85/2004 – Lei Específica para a APRM Guarapiranga.
- SMA / Instituto Florestal – Mapeamento Digital do Inventário Florestal da Região Administrativa de São Paulo. 2000-2001. Programa Biota / FAPESP, 2002.
- SMA/DEPRN – Mapeamento digital do Projeto Olho Verde na RMSP. 1988-1989.
- SMA/IF – Mapeamento digital de Unidades de Conservação Estaduais. 2004.
- SVMA/PMSP. Atlas Ambiental do Município. São Paulo, 2001.

11. EQUIPE TÉCNICA**Secretaria de Estado dos Transportes****Eng. Paulo Tromboni de Souza Nascimento**

Secretário Adjunto e Presidente da Comissão Ambiental da Secretaria dos Transportes-CAST

Dersa – Desenvolvimento Rodoviário S.A.**Eng. Mario Rodrigues Júnior**

Diretor de Engenharia

Adm. Milton Xavier

Superintendente de Planejamento de Transportes

Eng. Mario Mondolfo

Gerente da Divisão de Projetos

Adm. José Fernando Bruno

Gerente da Divisão de Gestão Ambiental

Eng. Carlos Miyasato Satoru

Gerente da Divisão de Planejamento, Medição e Orçamento

Adv. Paulo Nelson do Rego

Chefe do Departamento Jurídico de Meio Ambiente e Imobiliário

Eng. Maria Teresa Pires Véspoli

Engenheiro Assistente

Consultores

Arq. Adalton Paes Manso

Econ. Ciro Biderman

Fundação Escola de Sociologia e Política de São Paulo FESPSP

Eng. Luis Fernando Di Pierro

Soc. Reginaldo Forti

Eng. Ana Beatriz Monteiro

Econ. Jorge Hori

Eng. George Lentz

Eng. Carlos Henrique Aranha

Físico Guillermo Raul Fernandes d'Oliveira

Arq. Vera Pastorello

Geog. Marta Arantes Godoy

Arq. Fernando Bastos

Arq. Luiz Fernando Romeu

Tec. Mariana Aranha de Cillo

Aderbal Carneiro Auxiliar Técnico

Sérgio L.G. Gyorfi Auxiliar Técnico