Ata da Audiência Pública sobre Plano de Trabalho para elaboração do EIA/RIMA do empreendimento "Linha 5 Lilás, Trecho Adolfo Pinheiro – Chácara Kablin com Pátio Guido Caloi", de responsabilidade da Companhia do Metropolitano de São Paulo-Metô, realizada na cidade de São Paulo-SP, em 06 de agosto de 2008.

Realizou-se, no dia 06 de agosto de 2008, às 17 horas, no Teatro João Caetano, na Rua Borges Lagoa, nº 650, Vila Clementino, a Audiência Pública sobre o Plano de Trabalho para elaboração do Estudo de Impacto Ambiental e Relatório de Impacto ao Meio Ambiente–EIA/RIMA do empreendimento **"Linha 5 Lilás, Trecho Adolfo Pinheiro – Chácara Kablin com Pátio Guido Caloi**", de responsabilidade da Companhia do Metropolitano de São Paulo-Metrô (Proc. SMA nº 816/2008). Dando início aos trabalhos, o Secretário-Executivo do Consema, **Germano Seara Filho,** em nome do Secretário de Estado do Meio Ambiente e Presidente do Consema, Francisco Graziano Neto, saudou e deu boas vindas aos representantes dos Poderes Executivo e Legislativo, dos órgãos públicos, das entidades da sociedade civil, das entidades ambientalistas, enfim, a todos que vieram participar da Audiência Pública sobre o Estudo de Impacto Ambiental e Relatório de Impacto Ambiental–EIA/RIMA do empreendimento **"Linha 5 Lilás, Trecho Adolfo Pinheiro-Chácara Klabin com Pátio Guido Calói", de responsabilidade da Companhia do Metropolitano de São Paulo-Metrô .** Depois de explicar que a audiência pública constituía um dos momentos do processo de licenciamento ambiental cujo objetivo era ouvir a sociedade e recolher subsídios sobre o projeto específico que seria apresentado, contribuições estas que seriam juntadas ao processo para que os técnicos dos órgãos responsáveis pelo licenciamento as analisassem e verificassem a possibilidade de incorporá-las ao projeto, o **Secretário-Executivo** esclareceu que seu papel nas audiências públicas era completamente isento, e sua função tão somente conduzir os trabalhos de forma totalmente neutra e garantir que aqueles que têm alguma coisa a dizer sobre o empreendimento possam fazê-lo de forma democrática e organizada. Em seguida, expôs resumidamente as normas estabelecidas pela Deliberação Consema 34/01 para a condução das audiências públicas. Passou-se à etapa em que se manifestam os representantes do empreendedor e da empresa responsável pela elaboração do EIA/RIMA. **Engº Ismael Molina**, Gerente de Planejamento do Metrô, apresentou um breve histórico da empresa e as principais características do projeto que se pretende implantar. **Arquiteta Karine Murascho,** vinculada à Sistran Engenharia Ambiental apresentou, com detalhes, o Plano de Trabalho. Passou-se à etapa em que se manifestam os representantes das entidades ambientalistas. **Heitor Marzagão Tommasini**, representante do Coletivo das Entidades Ambientalistas Cadastradas no Consema, depois de agradecer à Secretaria de Estado de Meio Ambiente e ao seu Departamento de Avaliação de Impacto Ambiental-DAIA, por ter acatado a solicitação do movimento ambientalista de se realizar esta audiência preliminar, comentou: 1) que fazem parte do Conselho Estadual de Meio Ambiente-Consema seis conselheiros representantes do Coletivo das Entidades Ambientalistas Cadastradas no Consema, dos quais dois representam a RMSP; dois o Interior do Estado de São Paulo e dois o Litoral, e que este Coletivo possui uma visão ambiental do Estado de São Paulo e considera que, atualmente, em virtude da alta densidade populacional das regiões metropolitanas, seus problemas ambientais, a cada dia que passa, mais graves se tornam; 2) que a Companhia do Metropolitano de São Paulo reconhece a necessidade do metrô na RMSP; 3) que era importante a realização dessa audiência nessa fase do licenciamento, porque, embora a decisão de se construir essa linha tenha sido tomada pelo Poder Público, ou seja, em uma divisão técnica de um órgão governamental, sem a participação da sociedade civil, o atual estágio de democracia representativa

Av. Prof. Frederico Hermann Jr., 345 – Prédio 6, 1ºAndar CEP 05489-900 São Paulo – SP
Tel.: (0xx11) 3133-3622 Fax.: (0xx11) 3133-3621 E-mail: consema.sp@ambiente.sp.gov.br

exigia que a sociedade civil fosse ouvida, o que acontecia por ocasião dessa audiência; 4) que, por outro lado, o zoneamento do Município é fruto da implementação de um Plano Diretor, que determina o uso e ocupação do solo e os eixos de transporte, e justamente esse plano é o instrumento que justifica o traçado do metrô que inclui essa linha; 5) que, infelizmente, após essa decisão, a sociedade civil não participa de suas decorrências, quais sejam, a escolha do trajeto do metrô como um todo, a localização das estações, pois essas são decisões tomadas nas esferas governamentais em níveis estadual e municipal; 6) que, de certa forma, a realização dessa audiência demonstra um avanço nessa participação, uma vez que nela se encontram presentes os técnicos tanto da SMA como da Companhia do Metropolitano e aqueles que elaborarão os estudos ambientais para ouvir a sociedade e levar em conta sua percepção sobre o que deve ser feito, pois é ela quem vivencia as decorrências da implantação de infra-estruturas como esta; 7) que, embora seja inquestionável a melhoria que obras como essa promovem, mesmo assim a sociedade civil reivindica sua participação nessas decisões, que vão interferir no seu cotidiano; 8) que a condição de mapear e caracterizar o empreendimento agora e no futuro e a sua interferência na qualidade de vida é absolutamente necessária; 9) que, por exemplo, em relação a essa linha, em alguns trechos, a demanda é significativa, mas não em outros, como que ora se discute, e que considerava importante que o Governo apresentasse os motivos que o fazia dar prioridade a esse trecho; 10) que outro aspecto que deve ser levado em conta diz respeito aos impactos sinérgicos que essa linha e suas estações provocarão no entorno, num eixo de 1 mil 200 metros – 600 em cada lado; 11) que, é indiscutível que o metrô promove melhoria na qualidade de vida como é indiscutível também que seu funcionamento gera impactos, inclusive pela atração que exerce sobre outras atividades, entre outras aquelas voltadas para o comércio e para os meios de transporte, e que, portanto, seus impactos devem ser analisados não só pontualmente, mas de forma sinérgica; 12) que a área residencial merece um tratamento que não lhe vem sendo dispensado, dada a sua importância na paisagem, que deve ser preservada, pois a cidade de São Paulo não suporta mais impactos urbanos violentos; 13) que não se pode perder de vista que, no licenciamento dessa linha, o empreendedor é ao mesmo tempo o órgão que licencia, o que torna necessária uma maior vigilância. Passou-se à etapa em que se manifestam os representantes da sociedade civil. **Lucila Falcão Pessoa Lacreta,** igualmente representante do Coletivo das Entidades Ambientalistas Cadastradas no Consema, teceu os seguintes comentários: 1) que a implantação de obras como essa constituíam uma reserva antecipada de áreas para implantação de futuros empreendimentos da iniciativa privada, ao captar a valorização da área da região, e que, desse modo, o Estado gerava mais valia em favor do setor privado; 2) que perguntava se as ares seriam desapropriadas por exclusivo e preponderante interesse público ou seriam reservas, como se fossem um certo confisco, para futuro benefício da própria Companhia do Metropolitano e do mercado imobiliário; 3) que colocava em dúvida a legalidade dessa proposta, por lhe parecer injusto que o proprietário de um imóvel, localizado em uma quadra adjacente daquela onde será construído o metrô, seja subtraído de seu imóvel e não afira, no futuro, o lucro que essa valorização lhe traria; 4) que era importante salientar que essa figura da outorga onerosa existe a partir do Plano Diretor de 2002, e, até onde se sabe, a aferição de recursos para compensação através de investimentos de infra-estrutura, aumentava o potencial construtivo, saturando-se determinada região sem a devida contrapartida do investimento na infra-estrutura, e esse excesso não é devidamente compensado financeiramente para benefício de toda sociedade; 5) que essa outorga onerosa encontrava-se em moda e que praticamente em toda a cidade de São Paulo, se computadas as áreas de operação urbana previstas, as vias estruturais e o raio de 600 metro em volta de cada linha correspondeiam

Av. Prof. Frederico Hermann Jr., 345 – Prédio 6, 1ºAndar CEP 05489-900 São Paulo – SP
Tel.: (0xx11) 3133-3622 Fax.: (0xx11) 3133-3621 E-mail: consema.sp@ambiente.sp.gov.br

praticamente a 80% da cidade de São Paulo; 6) que o uso e a ocupação do solo, ao longo da linha do metrô, fazem com que o incentivo à construção deve ser muito pensado e ponderado, pois, com a outorga onerosa, a quantidade de recurso auferidos é muito pequena; 7) que as zonas estritamente residenciais, como a área da linha lilás, tem um papel ambiental importantíssimo na cidade de São Paulo, tanto que a vegetação dessas zonas é protegida pelo Plano Diretor, pois funcionam como um equilibrador das tensões ambientais do clima e da poluição, motivo por que devem ser preservadas; 8) que estudo elaborado pela geógrafa Magda Lombardo mostra que as "zonas de calor" detectadas por fotos de satélite apontam para a região oeste/sul e mostram que as regiões menos adensadas possuem temperaturas mais amenas; 9) que à implantação das Estações Alto da Boa Vista, Brooklin, Campo Belo e Ibirapuera deveria ser dispensado um cuidado "superlativo", devido ao impacto que elas poderão causar nas zonas estritamente residenciais, de modo a se evitar a alteração sofrida ao longo da Linha Verde, principalmente entre as Estações Consolação e Vila Madalena; 10) que deve ser dispensado, de modo geral, um cuidado especial às zonas estritamente residenciais, as quais correspondem tão somente a 4% do território da cidade, motivo por que a perda de um metro quadrado dessas áreas é danoso para o equilíbrio ambiental; 11) que, se houver necessidade de mitigação desses impactos que ela se dê no território atingido; 12) que deveria se explicitar o impacto que as obras dessa linha causarão no lençol freático, principalmente no Aqüífero Guarani, o qual permeia essa região, embora não haja nenhuma referência a esse respeito no Plano de Trabalho; 13) que a construção da Linha Verde, entre as Estações Sumaré e Vila Madalena, cortou o Córrego Verde e, por isso, provoca inundações no Bairro Jardim das Bandeiras e Vila Madalena, e essa experiência deve ser levada em conta na construção dessa nova linha; 14) que uma determinada área residencial do Bairro Campo Belo tornou-se objeto de especulação imobiliária e vem sendo verticalizada e para ela está prevista a estação intermodal (metrô e ônibus), e questionava se havia necessidade realmente necessidade de construir-se uma estação com desse porte; 16) que, quando a Linha Verde começou a operar, a vibração era brutal, e isso deixava os moradores assustados, porque, a cada dois ou três minutos, tudo tremia, e que, embora essa linha não fosse muito extensa, o fato, talvez, de as áreas serem densamente povoadas, as tornavam mais perceptíveis, mas a Companhia do Metropolitano adotou as providências necessárias e esse incômodo acabou, e que, em relação a essas novas estações, deveriam ser obedecidos os parâmetros estabelecidos pela Organização Mundial de Saúde. Passou-se à etapa em que se manifestam os representantes da sociedade civil. **Antonio Cunha Nascimento Heitor,** representante do Conselho Municipal de Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável-Cades, comentou: 1) que São Paulo é a única metrópole do Mundo que não conta com uma autoridade de planejamento centralizada, unificada e hierarquizada, e que, como essa condição não existe, inexiste também um planejamento concatenado, imbricado, cada instância de Governo faz o planejamento do que lhe compete, de acordo com suas próprias necessidades, e não o submete a uma autoridade superior, e que esse planejamento, no que concerne ao transporte público, deveria ser feito de forma a contemplar todos os fatores e caminhar passo a passo com os outros setores, principalmente com o uso e a ocupação do solo e os aspectos ambientais; 2) que, ao ler o Plano de Trabalho dessa linha, constatou novamente esse isolamento tecnocrático de vários setores sem que haja uma autoridade política que submeta cada um deles ao interesse global, superior e holístico; 3) que o impacto que essa linha causará é mais urbanístico, até mesmo por se tratar de um transporte elétrico e subterrâneo, e não é oferecida nenhuma justificativa de que ela seja implantada da forma como está sendo proposta; 4) que, no Bairro Campo Belo, isto era flagrante, pois, como foi mostrado, seria instalado um canteiro de obras que ocupará dois

Av. Prof. Frederico Hermann Jr., 345 – Prédio 6, 1ºAndar CEP 05489-900 São Paulo – SP
Tel.: (0xx11) 3133-3622 Fax.: (0xx11) 3133-3621 E-mail: consema.sp@ambiente.sp.gov.br

quarteirões em uma zona estritamente residencial e também uma estação com terminal intermodal, entre o Binário Jesuíno e Vieira de Morais; 5) que o Binário Jesuíno e Vieira de Morais havia sido instalado há quarenta nos, quando o bairro possuía apenas 10 mil habitantes, quando não havia prédios, pois metade das casas eram sobrados ou casas térreas, e a outra metade, terrenos vazios, mas que atualmente a situação era outra, pois o bairro possuía 65 mil habitantes, passando por ele 30 mil trabalhadores e 35 mil passantes; 6) que, em Santo Amaro, preservaram a Galeria Borba Gato, mas consentiram que ocorressem impactos urbanísticos no entorno, e que, em relação ao Bairro Campo Belo, ninguém sabia o que aconteceria, e que não estranhará, futuramente, se, em decorrência da força da atração que essa obra exercerá, vier a se construir um *shopping-center*; 7) que o subsolo dessa região era extremamente poroso e instável e o método construtivo que será utilizado utilizará denotações e explosões, ou seja, o mesmo método que foi utilizado na Estação Pinheiros, onde o solo possuía essas mesmas características; 8) que esse estudo deveria ser rejeitado e deveria ser elaborado outro que levasse em conta a percepção da população e uma análise do ponto de vista urbanístico, mas que constatava que a Companhia do Metropolitano não sabia bem o que queria, o que igualmente acontecia com o Poder Público, pois recentemente o Prefeito Kassab declarou que a construção de uma estação no Bairro Campo Belo não passava de mera sugestão, e que ela poderia ser construída na região da Água Espraiada. **Cristina Antunes**, representante da Congregação e Associação de Moradores de Santo Amaro, comentou: 1) que o plano de trabalho só poderia ser elaborado após uma definição prévia do traçado, e, no caso dessa estação, parecia ter havido uma inversão de prioridades; 2) que o tempo mostrou que uma faixa de 600 metros ao longo de todo o eixo da linha não era compatível com o que definira o Plano Diretor do Município, que estipulara 600 metros para o raio do entorno de cada estação, e não ao longo de toda a faixa, que, de acordo com este plano, deveria ter a extensão de 300 metros; 3) que a análise geográfica realizada sobre a região de Santo Amaro era superficial e completamente insuficiente para os fins propostos porque havia um lençol freático extremamente alto, dado que se situa na várzea do Rio Pinheiros, e a área que se localiza direção abaixo sofre a influência do Aqüífero Petrópolis, e que, nesse caso, nem a legislação federal nem a estadual estavam sendo consideradas; 4) que desconhecia que o Aqüífero Petropólis possuía outorga para exploração de lama, e que não somente uma, mas duas empresas a exploravam; 5) que, desde o século passado, já havia registros sobre a ocorrência de afundamentos na Chácara Santo Antônio e em Moema, causados, não só pela drenagem, mas também pelos bombeamentos das águas dos subsolo que permeia as paredes e entram nas garagens, em virtude do excesso de fundações e edificações, e que todos esses aspectos deveriam ser levados em conta na definição desse traçado; 6) que outro dado importante era a presença de sagüis e siris percorrendo os bairros da região, e que, portanto, sua fauna não era constituída só por aves – embora nesta área elas ocorram com grande diversidade –, mas também por outros animais. 7) que era importante que a sinergia não atendesse somente os interesses do setor imobiliário, pois o Plano Diretor já previa uma série de empreendimentos do setor público, como a revitalização do centro de Santo Amaro, a revitalização do corredor que vai desde a Avenida Vereador José Diniz até o centro desse bairro, de um lado, e dos hospitais, de outro, além da conclusão do próprio Corredor da Avenida Santo Amaro, e que nenhuma dessas intervenções havia sido contemplada pelo plano de trabalho, como também não o foi a ligação da Avenida M´Boi Mirim, de Parelheiros a Capão Redondo, que fazia limites com o Município de Itanhaém, no extremo sul da cidade, área esta que é contemplada apenas por um único sistema de transporte, e que essas demandas que vinham de outras regiões deveriam articular-se com as demais; 8) que esse projeto deveria induzir uma expansão que fosse fundamentalmente

Av. Prof. Frederico Hermann Jr., 345 – Prédio 6, 1ºAndar CEP 05489-900 São Paulo – SP
Tel.: (0xx11) 3133-3622 Fax.: (0xx11) 3133-3621 E-mail: consema.sp@ambiente.sp.gov.br

favorável à melhoria da qualidade de vida, de modo que as pessoas ao chegar em casa pudessem respirar um ar saudável, e que essa expansão não promovesse a perda das referências históricas, culturais e sociais, aspectos estes em que as sociedades de bairro jogavam um papel preponderante; 9) que essa expansão, portanto, não deveria consistir apenas em um aumento das edificações, com a abertura de novas vias e a promoção de facilidades para o setor imobiliário, mas, sim, seguir o conjunto de premissas e parâmetros que, na avaliação das entidades associadas, eram fundamentais para que a região não fosse descaracterida e não trouxesse mais malefícios que benefícios, como vinha ocorrendo com outros empreendimentos desse porte; 10) que, como foi anunciado, para a construção das Estações Campo Belo e Borba Gato serão feitas algumas desapropriações, o que causava uma profunda angústia na população, e que, para evitar esse sofrimento, sugeria que, inicialmente, se fizesse a avaliação de impacto ambiental e só depois se definisse o traçado e as estações, e que, se diferentemente a Companhia do Metropolitana já tivesse tudo definido, que desse publicidade a essas informações, para que haja transparências e não se dê lugar aos buchichos. Passou-se à etapa em que as pessoas se manifestam em seu próprio nome. **Vitor Eduardo Gomes** comentou: 1) que, de acordo com as informações oferecidas, o Terminal Intermodal se localizará a cinco metros de sua residência, o que, com certeza, aumentará significativamente o impacto já existente, e que essa informação contrariava o projeto de traçado anterior que passaria pelas Avenidas Adolfo Pinheiro e Vereador José Diniz e prosseguiria no sentido do Ibirapuera, e que, repentinamente, houve essa mudança que colocava um terminal no coração de um bairro residencial cuja vocação é cultural e intelectual, pois aí há escolas de música, de artes e de línguas; 2) que não conseguiu entender os motivos ou interesses que levavam um grupo de pessoas a preferir um traçado com curva, em vez de um traçado sem curva, e que a Companhia do Metropolitano deveria esclarecer os motivos dessa mudança de traçado, que causaria ônus à população, **Luiz Carlos Chafino** comentou: 1) que a seu ver não havia sido fornecida nenhuma informação importante e reivindicava fossem oferecidos dados sobre as soluções eficazes que seriam adotadas para melhoria do trânsito, de modo a atender, por exemplo, as 23 mil pessoas que saíam do Bairro Capão Redondo e vinham para o Bairro de Campo Belo, e não contavam com uma linha de ônibus, e, muitas vezes, pegavam um trem extremamente confortável, que tinha até ar condicionado, e poucos quilômetros depois tinham de descer e tomar ônibus lotados e abafados, e que, por todos esses motivos, perguntava se o metrô, com trens de superfície, atenderia a essas demanda; 2) que perguntava também quais as soluções eficazes que seriam adotadas para atender a população que morava nos Bairros de Campo Belo, Brooklin e Santo Amaro ou se ela terá de continuar pegando ônibus ou carro, uma vez que o metrô não a levará para lugar nenhum, e perguntava, também, quais as soluções que seriam adotadas para diminuir o impacto ambiental que será causado nessa região, inclusive pelas desapropriações. **Adalberto Santos Capelo** comentou: 1) que, em decorrência da omissão dos políticos antigos e da elite econômica do Estado de São Paulo nunca é feito planejamento para a cidade de São Paulo, pois se dá prioridade ao transporte individual, e não coletivo, e que, se décadas atrás, houvessem sido construídas estações de metrô, não se viveria o problema da desapropriação, ou se estas tivessem de ser feitas o seriam em uma escala bem-reduzida, pois nessa época não havia imóvel, mas chácaras, pequenos sítios, e, na situação atual, era muito grande a densidade populacional da região; 2) que o metrô era um mal necessário e devia ser feito para beneficiar a população, pois, além de ser barato, apresenta uma série de vantagens, e que os conflitos existentes em relação à construção desse novo traçado deveria ser superado, e que assim se manifestava como cidadão que pegava ônibus na Estação Santa Cruz para ir até o Capão Redondo, e que o percurso, apesar do corredor, era exaustivo

Av. Prof. Frederico Hermann Jr., 345 – Prédio 6, 1ºAndar CEP 05489-900 São Paulo – SP
Tel.: (0xx11) 3133-3622 Fax.: (0xx11) 3133-3621 E-mail: consema.sp@ambiente.sp.gov.br

e estressante; 3) que era interessante a implantação desse traçado também pela democratização do espaço que promoveria, o que beneficiaria a todos, trabalhadores e moradores, e que, portanto, se deveria chegar a um consenso e não tornar inviável essa proposta, considerando-a perniciosa; 4) que era interessante que todos saíssem em defesa do metrô, desde que fossem levadas em consideração várias observações feitas durante essa audiência, e colocada a visão de quem transita por essa área diariamente, mas não mora nessa região, e que sofria na pele situações piores, constrangedoras, em ônibus lotados; 5) que sugeria fosse mais bem-analisado esse projeto de maneira a prejudicar o mínimo possível à população, e que essa linha foi planejada há quarenta anos, e, por omissão, ou pela prioridade dada ao transporte individual, em vez do coletivo, a sociedade civil sofreria, porque alguma desapropriação teria de ser feita, uma vez que não existia nenhum terreno baldio para ser ocupado, e muitas casas residenciais já haviam sido derrubadas para se construir edifícios, e que a impermeabilização já vinha ocorrendo. **Diogo**, morador do Campo Belo, declarou que discordava da opinião do orador anterior, pois todos os moradores do bairro eram favoráveis à implantação dessa linha do metrô, mas reiterava seus pontos de vista em relação à existência de um traçado anterior, feito há alguns anos, em linha reta; à verticalização de bairros como Campo Belo e Moema, cuja qualidade de vida faz com que empresas, indústrias de construção do setor imobiliário, bem como os moradores invistam nesse bairro. Em seguida, comentou: 1) que discordava da localização da estação intermodal, e que, no projeto original, ela era mais adequada, num ponto mais alto do bairro, sem qualquer risco para o lençol freático; 2) que se deveria esclarecer por quanto tempo esse terminal será provisório; 3) que se deveria informar quando o EIA/RIMA estaria disponível para consulta pela população, e deveria ser garantido o acesso a todas as informações. Uma senhora que não se identificou, depois de declarar que ratifica os pontos de vista da pessoa que o antecedeu, declarou que tinha preocupação com relação à especulação imobiliária a que o prolongamento dessa linha poderia dar lugar. Passou-se à etapa das réplicas. **Engº Ismael Molina**, Gerente de Planejamento do Metrô, ofereceu os seguintes esclarecimentos: 1) que o escopo dessa audiência não era exatamente discutir o projeto da linha 5, e , sim, o Plano de Trabalho do EIA/RIMA, que havia sido bem abordado pelos conselheiros e pela população; 2) que as obras do Metrô eram realizadas em etapas e que, portanto, após a conclusão da construção da Estação de Campo Belo, elas prosseguirão, o que pode ser comprovado pelo EIA/RIMA, que contempla a linha em sua totalidade; 2) que na realidade, o termo adequado não é terminal a exemplo dos tradicionais como Largo Treze e o de Capão Redondo, denominados terminais alimentadores, pois este consistirá em um terminal de retorno das linhas do Corredor Santo Amaro; 3) que a dinâmica constante que a cidade experimenta explica a mudança do traçado inicial da linha e da localização da estação; 4) que o traçado inicial que passava pela Avenida Água Espraiada, e não pela Jesuíno e Vieira de Moraes, encontra-se em fase de estudo; 5) que as alterações feitas objetivam uma obra única, conjunta – viaduto, estação, integração –, o que minimizará os efeitos, inclusive no que diz respeito à abrangência e profundidade dos estudos a serem feitos e as prováveis desapropriações; 6) que, na atual fase do projeto, ainda não foram elaborados levantamentos geotécnicos e topográficos que permitam a tomada de algumas decisões; 7) que as alterações que decorrerão dessa obra, como adensamento populacional, mudanças de uso e ocupação do solo, entre outras, serão compensadas com a eficiência desse meio de transporte, o que trará melhoria da qualidade de vida para os moradores do Campo Belo e adjacências; 8) que, em relação ao adensamento populacional e às mudanças no uso e ocupação do solo, elas extrapolam a competência da Companhia do Metropolitano; 9) que uma obra desse porte sempre provoca incômodos na população, embora a Companhia do Metropolitano adote uma política de minimização

Av. Prof. Frederico Hermann Jr., 345 – Prédio 6, 1ºAndar CEP 05489-900 São Paulo – SP
Tel.: (0xx11) 3133-3622 Fax.: (0xx11) 3133-3621 E-mail: consema.sp@ambiente.sp.gov.br

dos impactos, como ruídos e aumento no tráfego de caminhões. **Karine Morasko**, representante da empresa Sistran Engenharia, ofereceu os seguintes esclarecimentos: 1) que a audiência objetivava a apresentação do Plano de Trabalho, que, analisado pela Secretaria do Meio Ambiente e pelo Consema, permitirá a elaboração do Termo de Referência que orientará a confecção do EIA/RIMA; 2) que todos os aspectos levantados na audiência eram de absoluta relevância; 3) que agradecia a participação de todos, pois ela tornava esse processo democrático, o que era importante, por ser tratar de um empreendimento voltado para a comunidade. O conselheiro **Heitor Tommazin** comentou: 1) que era extremamente importante essa audiência, pois, pela primeira vez, a Companhia do Metropolitano discutia um empreendimento com a sociedade civil e permitia assim que fossem feitas sugestões e contribuições; 2) que as políticas metropolitanas e urbanas de transporte coletivo viário e aeroviário deveriam todas ser discutidas e planejadas de forma conjunta, ou seja, Município, Estado e União; 3) que uma análise ambiental estratégica constituía um instrumento de elaboração de políticas públicas e que, nesse caso, nortearia a elaboração do EIA/RIMA; 4) que a população deseja que a cidade onde vive, trabalha e constitui suas famílias, que permite a prática do lazer e a aquisição de cultura, enfim onde surgem e se desenvolvem todas as relações humanas, conte com um sistema de transporte que proporcione essas possibilidades; 5) e que agradecia ao DAIA e ao Consema pela realização dessa audiência. **Alberto Epifânio**, representante do Conselho Estadual do Meio Ambiente, fez os seguintes comentários: 1) que dava os parabéns ao metrô pela realização dessa audiência, que permitiu a discussão da metodologia do EIA/RIMA com a população, criando um padrão de transparência inédito na história dos projetos ambientais; 2) que várias questões importantes foram abordadas, entre as quais: a) discutir-se esse prolongamento, e não a possibilidade ou não de se construir outra linha; b) o fato de o metrô funcionar como indutor do uso e ocupação do solo; c) o surgimento e a conveniência ou não dos empreendimentos associados; d) a inserção do metrô em áreas estritamente residenciais; e) os aspectos envolvidos com a presença do lençol freático, principalmente do Aqüífero Guarani; f) os incômodos causados com o funcionamento desse empreendimento, entre os quais ruídos e vibrações; 3) que São Paulo, embora fosse uma das maiores metrópoles do mundo, tinha carência de infra-estrutura de todos os tipos, especialmente de transporte, embora a RMSP gerasse por dia 30 milhões de viagens, 20 milhões de deslocamentos, os quais tendiam para o crescimento, embora se pensasse anteriormente que, com a chegada da internet e da telefonia móvel, surgisse um decréscimo nessas viagens e deslocamentos; 4) que eram feitas diariamente 10 milhões de viagem a pé, a maioria delas por falta de recursos para usar o transporte; 5) que igualmente tendia a crescer o número de viagens feitas por carro, embora em muitas delas pudesse ser usado o transporte coletivo, o que levava a predominância do transporte individual, independemente dos investimentos que o Estado vinha fazendo; 6) que o transporte individual, além de gerar congestionamento, uma deseconomia urbana brutal, um padrão de poluição jamais imaginado e pensado; 7) que o transporte coletivo é preponderantemente constituído por ônibus, pela economia que possibilita; 8) que o metrô consegue transprotar 40 mil passageiros hora, reduzindo-se assim a quantidade de deslocamentos individuais e melhorando a qualidade desses deslocamentos; 9) que o metrô, que não é linha, e, sim, rede, que é um caminho natural, possibilita ligar a periferia ao centro, 10) que, se fosse possível, aproveitaria todas essas sugestões para esse traçado; 10) que se deveria pensar também nos benefícios que esse sistema traria, para a RMSP. **Celina** representante do Departamento de Avaliação de Impacto Ambiental-DAIA, esclareceu que aquilo que se discutia era o Plano de Trabalho, com vistas à elaboração do Termo de Referência do EIA/RIMA, que seria feito pelo departamento ao qual era vinculada, e que todas as pessoas que ainda quiserem oferecer sua

Av. Prof. Frederico Hermann Jr., 345 – Prédio 6, 1ºAndar CEP 05489-900 São Paulo – SP
Tel.: (0xx11) 3133-3622 Fax.: (0xx11) 3133-3621 E-mail: consema.sp@ambiente.sp.gov.br

contribuição ou fazer sugestão, com vistas ao aprimoramento desse projeto, tinham até cinco (5) dias úteis para fazê-lo, encaminhando-a, pelos Correios para a Secretaria Executiva do Consema ou protocolando-a diretamente nesse setor. Foram entregues durante essa audiência os seguintes documentos: a) correspondência encaminhada pela senhora Cláudia Schafer; b) documento intitulado "São Paulo – Cidade Metropolitana (...), encaminhado pela entidade ambientalista Movimento Defenda São Paulo. A **Secretária-Executiva Adjunta do Consema** declarou terem sido seguidas as etapas das audiências e informou que todas as pessoas que desejarem ainda contribuir para o aprimoramento desse projeto terão até o prazo de cinco (5) dias para fazê-lo, ou encaminhando sua contribuição, pelos Correios, para a Secretaria-Executiva do Consema ou protocolando-a diretamente nesse setor. Depois de agradecer, em nome do Secretário de Estado do Meio Ambiente, Francisco Graziano Neto, a presença de todos, declarou encerrados os trabalhos. Eu, **Paula Frassinete de Queiroz Siqueira**, Diretora do Núcleo de Documentação e Consulta, lavrei e assino a presente ata.

Av. Prof. Frederico Hermann Jr., 345 – Prédio 6, 1ºAndar CEP 05489-900 São Paulo – SP
Tel.: (0xx11) 3133-3622 Fax.: (0xx11) 3133-3621 E-mail: consema.sp@ambiente.sp.gov.br