

AUDIÊNCIA PÚBLICA – 12/07/2022

[00:00:02] Cerimonial

Senhoras e senhores, boa tarde. Sejam todos muito bem-vindos ao rito para audiência pública sobre o licenciamento ambiental da Linha 19-Celeste, Bosque Maia / Anhangabaú. Informamos a todos que é obrigatório o uso de máscaras durante todo o evento. Destacamos também a necessidade de todos preencherem e assinarem a lista de presença. Então, por gentileza, não deixem de fazê-lo. As autoridades presentes devem identificar-se. Logo, serão encaminhadas a sentarem-se na primeira seção central do plenário. Informamos que no foyer aqui no piso inferior encontra-se a lista específica para a inscrição das pessoas que desejarem se manifestar durante a audiência. As inscrições já estão abertas e devem ser encerradas pontualmente às 18h00. Destacamos que há uma versão física do Estudo de Impacto Ambiental e Relatório de Impacto Ambiental, disponível para consulta no foyer. Pedimos a gentileza que, ao final da audiência, não esqueçam de entregarem os crachás na recepção, por gentileza. E para conduzir... quem irá presidir essa audiência pública será Anselmo Guimarães, secretário executivo do CONSEMA - O Conselho Estadual de Meio Ambiente -, e para quem eu passo a palavra agora. Anselmo, é com você.

[00:01:31] Anselmo Guimarães

Muito obrigado. Boa tarde a todos. Senhoras e senhores, gostaria já de declarar então as nossas boas-vindas e nossas saudações em nome do nosso Secretário de Infraestrutura e Meio Ambiente, Dr. Fernando Chucris; eu, Anselmo Guimarães, secretário executivo do CONSEMA, gostaria de saudar toda a população, autoridades, consultores, representantes do empreendedor aqui do metrô. Gostaria de saudar a todos os presentes, aqueles que vão nos acompanhar tanto aqui presencialmente como também no ambiente de videoconferência. Então, creio que a transmissão já vai começar dentro de instantes. Peço a todos então já irem tomando assento. Aqueles que quiserem, durante as falas, fazer uso da palavra, que vá até a mesa de recepção. A gente já inicia. Queria pedir para alguém da produção colocar ali no telão. A gente já começa.

Saudando a todos novamente. Agora, pontualmente às 17h00, já podemos então começar as transmissões dos trabalhos. Então, declaro abertos os trabalhos da presente audiência pública. Me apresento. Eu sou Anselmo Guimarães, o secretário

executivo do CONSEMA. Estou aqui em nome do secretário de Infraestrutura e Meio Ambiente, Dr. Fernando Chucri, representando-o então para a condução dos trabalhos. A presente audiência pública vai versar sobre os debates do Estudo de Impacto ao Meio Ambiente e o Relatório de Impacto do Meio Ambiente da Linha 19-Celeste, Trecho Bosque Maia / Anhangabaú, que vai ligar nos trechos de São Paulo e Guarulhos, de responsabilidade da Companhia do Metropolitano de São Paulo. Metrô. Aqueles que estiverem acompanhando a gente pelo ambiente de videoconferência, peço que mantenham o microfone fechado e recomendamos o uso de fone de ouvido para que a gente possa ouvir melhor. A transmissão ao vivo pode ser acessada pelos interessados através do site do Conselho, no endereço www.infraestruturameioambiente.sp.gov.br/consema. Lá nessa página inicial do CONSEMA, um interessado verá um banner onde ele pode clicar e preencher um cadastro simples com seus dados pessoais e as informações que são necessárias para compor as listagens de registro para o CONSEMA. A mesa dos trabalhos é composta por mim, como secretário executivo do CONSEMA, e também por um representante da Cetesb, que é a Companhia Ambiental de São Paulo, que é a responsável pela análise do estudo em questão. Está aqui comigo Rodrigo Passos Cunha, que é gerente do órgão responsável, representando hoje a Cetesb. A regra do CONSEMA prevê também até dois conselheiros do CONSEMA caso, porventura, estivessem aqui presentes, poderiam estar também compondo essa mesa física com a gente. Quem é o CONSEMA? O CONSEMA é o máximo órgão consultivo, normativo e recursal integrante do sistema ambiental paulista, cujas atribuições estão conferidas na própria Constituição do Estado de São Paulo. As principais atribuições do CONSEMA estão: estabelecer normas relativas à avaliação e qualidade do meio ambiente, avaliação de políticas públicas de relevante impacto, apreciação de estudos de impacto ambiental, se manifestar sobre destituição de unidades de conservação, zoneamentos e também planos de manejo, além da condução de audiências públicas de âmbito estadual. O regramento da audiência pública conduzido pelo CONSEMA está estabelecido na Lei Estadual número 13.507, por força de lei, portanto, as suas respectivas regulamentações. O decreto de 2009 é a Deliberação Normativa CONSEMA número 1 de 2011 e é sobre ela que nós vamos passar aqui para esclarecer o rito dos trabalhos que serão realizados aqui hoje. As audiências públicas têm como definição e objetivo serem eventos abertos, públicos, onde são apresentados os aspectos ambientais da proposta ou do projeto a todos os interessados, a toda a população. E têm como objetivo

principal dirimir dúvidas, prestar esclarecimentos e conhecer, principalmente, a opinião pública, recolhendo críticas e sugestões não apenas com relação a processos de licenciamento ambiental sujeitos à EIA/RIMA, que é o caso hoje aqui, mas também para a criação ou alteração de unidades de Conservação, Zoneamento Ecológico-Econômico e outras questões de interesse ambiental, sempre na forma da lei. Então, as audiências públicas... elas têm um rito próprio de divulgação. É previsto que seja feita uma publicação inicial, uma convocação no Diário Oficial do Estado e também fica disponível no site do CONSEMA. Além da divulgação que é feita em radiodifusão e também em jornais de circulação de âmbito estadual. Eu, como secretário executivo do CONSEMA, tenho a função regimental de conduzir os trabalhos de forma neutra e organizada e garantir a fala dos interessados de modo democrático e da forma como está estabelecido no regramento. As inscrições para a manifestação. Sendo um evento híbrido, podem ser feitas no site do CONSEMA, no endereço que está na tela www.infraestruturameioambiente.sp.gov.br/consema. Aqueles que optarem por fazer o uso da palavra de maneira remota vão receber um link para acesso à plataforma Microsoft Teams, ou ele pode encaminhar a sua manifestação, pergunta, sugestão por escrito no próprio formulário eletrônico de registro. Ou ainda, aqueles que estão aqui presencialmente podem registrar a sua intenção de uso da palavra junto à mesa receptora e, no momento apropriado, serão convidados a fazer uso da palavra aqui conosco na tribuna, que é reservada aos oradores inscritos. As inscrições se encerram às 18h00, ou seja, 60 minutos após a presente abertura dos trabalhos. As manifestações serão feitas pelos devidamente inscritos, de acordo com a ordem de inscrição e no intervalo de tempo que lhe é conferido para isso, pelo regramento do CONSEMA. Cada interessado tem direito a uma manifestação, sendo vedada a duplicidade de manifestação, e representantes de órgãos e entidades públicos precisam apresentar seus mandatos de representatividade. Os registros dos trabalhos serão feitos de forma digital e também por escrito, sendo as digitais por áudio e vídeo. Até a presente audiência está sendo gravado e transmitido ao vivo pelo YouTube. E os registros por escrito contendo a data, hora e local e a síntese das falas dos participantes. A transmissão é ao vivo e ficará disponível no YouTube e hoje já está sendo transmitida pelo site do CONSEMA. O CONSEMA definiu com as audiências públicas... são feitas em três partes. A primeira parte é a apresentação dos estudos. Para isso, vai ser feita a exposição sobre a proposta, onde terá 15 minutos para o representante do empreendedor. Na sequência, a equipe responsável pelo estudo técnico terá 30

minutos para fazer a exposição sobre os aspectos ambientais da proposta. A seguir é a parte central da audiência pública, que é a participação do plenário. Então aqueles interessados, devidamente inscritos, serão convidados a fazer uso da palavra e obedecem a uma seguinte ordem de segmentação. Inicia-se com representantes do Ministério Público, cada um por cinco minutos. Depois, representantes da sociedade civil, cada um por cinco minutos. Depois, pessoas físicas que não estão aqui necessariamente representando algum órgão ou entidade. Na sequência, representantes de órgãos ou entidades públicos, membros de conselhos estaduais ou municipais de meio ambiente. E finaliza-se com a palavra dos parlamentares e representantes do Poder Executivo, cada um por cinco minutos. E, a terceira parte, que são as respostas e comentários. Então, após toda essa exposição que é feita pelo plenário, tanto o presencial quanto o virtual, o empreendedor terá novos 15 minutos para oferecer as respostas e os comentários que puderem ser já realizados nesse momento. E também os representantes da equipe responsável pelo estudo técnico, também novos 15 minutos. Eventuais conselheiros que eventualmente estivessem presentes teriam até dez minutos para fazer seus comentários finais e os comentários finais da Cetesb. A partir do encerramento dessa audiência pública, aquelas manifestações que não puderem ser colocadas aqui ainda podem ser encaminhadas para o CONSEMA no prazo de até cinco dias úteis e para esse endereço que está na tela, que é: consema@sp.gov.br. Então, por favor, aquelas manifestações em até cinco dias úteis para consema@sp.gov.br. Nós vamos compilar todas essas informações, encaminhar para o órgão licenciador: a CETESB. Dito isso, feita então a abertura dos trabalhos, estou aqui dividindo a mesa com o Rodrigo Passos, representante da Cetesb. Já dou aqui as boas-vindas e passo a palavra fazer seus comentários iniciais, Rodrigo.

[00:12:57] Rodrigo Passos

Boa tarde, Anselmo. Boa tarde... Boa tarde, Anselmo. Boa tarde a todos. Vamos pra mais uma audiência aqui na linha 19-Celeste. Bosque Maia / Anhangabaú. Mais uma linha de metrô implantada, passando pelo licenciamento. Gostaria só de informar inicialmente que o processo está em análise com a Cetesb. E basicamente, como se dá o rito do licenciamento? Qual a importância dessa audiência para o licenciamento? O processo EIA/RIMA que é o estudo que vocês viram, que está exposto lá embaixo. Lá na frente. Está em análise pela equipe técnica da Cetesb. Nós uma equipe multidisciplinar que está fazendo a análise do estudo onde tem a diretriz de traçado,

são identificados os impactos, tem os programas ambientais investigadores. E essa audiência vem contribuir para a análise da nossa equipe técnica. Nossa equipe está acompanhando a audiência remotamente. E todas as contribuições que hoje forem... elas serão inclusas em nosso processo de licenciamento e a gente vai considerar na nossa análise. A Cetesb, após concluir a análise, a nossa equipe vai emitir um parecer técnico e, caso esse parecer entenda pela viabilidade do empreendimento, ele ainda é encaminhado para o CONSEMA, o CONSEMA no âmbito da sua plenária, creio que são 30 conselheiros, né? E eles vão votar o parecer e vão votar a aprovação do parecer da Cetesb. Então, considerando que o parecer da Cetesb conclua pela viabilidade. Caso os conselheiros aprovem o parecer é emitida a licença prévia do empreendimento, que é a primeira fase do licenciamento, quando será atestada a viabilidade ambiental do empreendimento. Posteriormente, dada a LP, para iniciar as obras, ainda passa por uma segunda fase que já é uma fase bem mais rápida que a fase de licenciamento de instalação. Então, hoje a gente está recebendo as contribuições aqui da sociedade civil e de entidades que se manifestarem para contribuir com a nossa análise e para que a Cetesb possa emitir o seu parecer. É isso.

[00:15:43] Anselmo Guimarães

Muito obrigado ao Rodrigo, novamente conosco. Ele já é funcionário da Cetesb há muito tempo, já acostumado aqui com esses eventos. É sempre importante ter pessoas desse gabarito de nível junto conosco nesses trabalhos. Dito isso, então vamos passar aqui a fazer as exposições iniciais. Então gostaria de convidar, então, inicialmente, os representantes do Metrô, que vão ter até 15 minutos. E depois, na sequência, são mais 30 minutos para fazer a exposição dos representantes da equipe que efetuou o estudo técnico. Podem juntar esses 45 minutos e também fazer uma exposição conjugada. Então, convido aqui para fazer o uso da palavra. Inicialmente, eu só peço que para todos nós que se identifique com o cargo e qual entidade está aqui representando. Muito obrigado. Boa noite. Seja bem-vindo.

[00:16:46] Epaminondas Duarte Júnior

Preciso de uma ajuda, por favor. (ininteligível) [00:16:50 - 00:17:59] Vou pedir licença a todos para tirar a máscara. Cumprimento a mesa, representante da CONSEMA e da Cetesb e cumprimento também a todos que se dispõem a participar dessa audiência pública. Muito importante para o metrô, mas muito mais importante para a sociedade

paulistana e de Guarulhos. Nós vamos fazer rapidamente porque existe uma limitação de tempo para aquilo que está sendo pensado em termos de projeto para a Linha 19-Celeste do Metrô. Aqui, uma representação da rede futura de metrô. A inserção da linha na bissetriz entre a linha um azul e a marginal do Rio Tietê e também das linhas da CPTM. E dá para se notar que ela está em um lugar bastante importante nessa bissetriz entre esses dois sistemas e que ela vai ocupar um espaço bastante importante na mobilidade da região metropolitana de São Paulo. A apresentação tem três partes... um momento. A apresentação tem três partes bastante claras. Primeiro, uma série de informações sobre a linha e a consequência da implantação. Depois, eu passarei por cada estação, mostrando a localização de cada uma delas e, finalmente, um cronograma preliminar e um estudo de balanço social. A primeira coisa: a inserção dessa linha vai proporcionar um tempo médio de viagem entre estações Bosque Maia e Anhangabaú, de 29 minutos. Quem hoje faz esse destino sabe realmente o tempo que se despende no trânsito, o tempo que se despende do transporte coletivo. Entre as estações Vila Maria e Anhangabaú, o tempo de viagem está estimado em 11 minutos utilizando o metrô. Nós temos aí para mostrar a linha, que começa com cinco estações em Guarulhos, depois passando para o município de São Paulo nos bairros de Vila Medeiros, Vila Maria, Vila Guilherme, Pari até chegar no centro histórico de São Paulo. A linha terá 17,5 quilômetros de extensão, será totalmente subterrânea, terá 15 estações, 18 poços de ventilação... Obrigado. E saída de emergência, que é obrigatória entre estações. A frota inicial, calculada em 31 trens, um pátio de estacionamento e manutenção. Fará a integração com a CPTM e com o Metrô em diversas estações e tem uma demanda estimada de mais ou menos 680 a 700 mil passageiros por dia. Esse número é muito importante porque a gente sabe das dificuldades de deslocamento entre essas duas cidades: Guarulhos e São Paulo. E essa ligação vai proporcionar, no mínimo, 680 mil passageiros por dia. Para quem sabe, algumas informações bastante importantes para quem faz esse trajeto. Haverá, por dia, uma economia de pelo menos 60 minutos nas viagens entre as duas extremidades da linha, entre Anhangabaú e o Bosque Maia. Principalmente as dificuldades, por exemplo, do pico da manhã de você de se deslocar de Bosque Maia até o centro de São Paulo. Anhangabaú, Mercado, São Bento. O metrô proporcionará mais conforto e segurança, regularidade e velocidade maior, como eu disse. Terá um desenvolvimento econômico bastante importante quando chega uma linha de metrô. Então, é uma coisa que a gente sabe que acontece, que deve acontecer também nessa região. Maior oportunidade de acesso à emprego.

Todo mundo já sabe que ter uma estação de metrô nas proximidades de onde mora é um fator importante para quando se vai fazer uma entrevista de emprego. Benefícios ao meio ambiente, porque, o metrô, todos sabem que energia elétrica é energia limpa. Tudo isso somado podemos dizer melhoria da qualidade de vida dos usuários. E nós vamos ver no final da população da região metropolitana de São Paulo. O metrô tem aquelas características que eu vou apenas citar: rapidez, confiabilidade, regularidade e auxílio ao meio ambiente. Perdão... Acho que eu passei muito rápido. Bom, eu agora vou citar a localização de cada uma das estações, começando pelo Bosque Maia. E nós colocamos em cada um dos slides pontos notáveis do entorno daquela estação. Logicamente que devido ao tempo da palestra da minha apresentação, eu não vou conseguir citar todos esses pontos notáveis como: escola Senai, o próprio Bosque Maia e todos esses que estão citados aqui. Mas quem está enxergando e consegue ler mais rapidamente do que eu estou falando? Ok? Então o Bosque Maia é a primeira estação vindo de Guarulhos. Fica entre a Avenida Tiradentes e Avenida Paulo Faccini. Opa... de novo. Estação Vila Augusta, segunda estação para quem vem de bosque... (ininteligível) [00:24:42] Opa, desculpa gente. Estação Guarulhos, segunda estação para quem está vindo de Guarulhos. Fica na Rua Cerqueira César com Pedro Segundo e tem algumas universidades, uma série de pontos notáveis no entorno que nós estamos mostrando aqui. Agora sim. Estação Vila Augusta, fica entre Avenida Guarulhos e Avenida Presidente Castelo Branco. Estação Dutra, próximo da Rodovia Dutra, entre a Rua José Sarraceni e a Rua Internacional. Podemos citar aí o Shopping Internacional. Estação Itapeverica. A última no município de Guarulhos, entre a Rua Canadense e a Rua Cavadas, bem próximo também da Rodovia Presidente Dutra. Já no município de São Paulo, perto do bairro Oito Chaves, Vila Medeiros, etc. E da Rodovia Fernão Dias e também da Dutra. A Estação Jardim Julieta, de entrave e a do poeta e a ruas Agostinho Aragão e Renato Cerro. São momentos de impressão. A Estação Jardim Brasil, perto da AME Jardim Brasil, nesse bairro bastante importante também da nossa região Norte, fica entre a Avenida João Simão de Castro, próximo à Avenida Milton da Rocha, bastante conhecida também para o que é um ponto notável importante Paróquia Nossa Senhora de Fátima. A Estação Jardim Japão, no bairro Jardim Japão, também no subdistrito de Vila Medeiros. Com esses pontos notáveis, parque Novo Mundo, Parque Oyeno na Praça Oyeno, fica entre a Rua Osaka e Avenida Cerejeiras. Estação Curuçá, pertinho daqui onde estamos, tem como ponto importante o Parque do Trote, antigo parque do Trote, que virou um parque muito importante da

região. Fica entre a Avenida Guilherme Cotching e a Rua Curuçá. Fica no projeto. Estação Vila Maria, fica aqui bem próximo da Uninove, em Vila Maria, de onde estamos, na Avenida Guilherme Cotching, com as ruas Alcântara e Antônio Fonseca. E eu queria mostrar rapidamente também a localização de uma subestação elétrica. Nessa linha, teremos duas estações elétricas, uma bem próxima daqui, bem próxima da avenida Morvan, na marginal do Rio Tietê. Já nos aproximando do centro de São Paulo, Estação Catumbi, entre as ruas Marcos Arruda e Joaquim Carlos, já adentrando a região de comércio popular muito importante na cidade de São Paulo. Estação Silva Teles, entre a Rua Santa Rita e a Rua Bresser, tem a Galeria Pagé do Brás, o Templo de Salomão, a Paróquia Santo Antônio do Pari como indicações notáveis, lugares notáveis e importantes do entorno dessa estação. A Estação Pari, na quadra entre o Mercado Municipal do Pari e a Rua Mendes Caldeira e tem como pontos notáveis o Mercado Municipal de São Paulo e outros também, A Estação São Bento, que fará integração com a Linha um Azul, que todos conhecem, com indicações do Mosteiro de São Bento, Correios e outros bastante importantes. Fica na integração com a atual Estação São Bento. Pátio Vila Medeiros, que ficará entre as estações: do lado de Guarulhos, Itapegica; do lado de São Paulo a Estação Jardim Julieta, entre as rodovias Fernão Dias, próximo da Rodovia Fernão Dias e da Rodovia Presidente Dutra. Bom, como eu disse inicialmente, a linha será totalmente subterrânea, com utilização de tuneladoras, e a gente trouxe aqui o perfil geológico do traçado da linha para indicar exatamente, nessa na marcação cinza, por onde deverá passar o traçado da linha com toda a segurança. Também estão indicados aí o córrego Anhangabaú, o Rio Tamanduateí e o Tietê, Córrego Cabuçu de Baixo, o córrego Cabuçu de Cima. Como eu disse inicialmente, além daquele ganho de tempo que as pessoas utilizam e que os usuários que aqueles que vão utilizar a linha 19-Celeste, eles terão uma série de benefícios com ganho de tempo, com qualidade de vida. Nós fazemos também um exercício que mostra para a região metropolitana de São Paulo todos aqueles que usam, aqueles que vão utilizar e aqueles que não vão utilizar a linha. Mas o metrô, quando chega, ele provoca uma diminuição ou uma troca de modais. Muitas pessoas que utilizam carro passam a utilizar o metrô ou ônibus, metrô e outros modais, moto, etc. E com isso você fazendo essa valoração e fazendo esse exercício, seria como se esta linha de metrô proporcionasse para a região metropolitana de São Paulo, por ano, R\$1 bilhão 356 milhões. E para vocês virem apenas em tempo de viagem, são cerca de 70 milhões 652 mil horas por ano economizadas. E a gente chama de externalidade, porque não é

necessariamente apenas os usuários, os passageiros que vão utilizar a linha, mas toda a região metropolitana de São Paulo. Finalmente, um cronograma indicativo. Por que indicativo? Existem atividades que foram feitas ou outras que estão sendo feitas, outras que virão a ser feitas. Então, por exemplo, neste momento nós estamos discutindo, apresentando, em audiência pública o EIA/RIMA para obtermos a licença prévia e, logo em seguida, que já está em elaboração, o projeto básico, a licença de instalação, as licitações e a implantação, a obra que é necessária nesse momento. Então, esse é um cronograma inicial que depende de uma série de iniciativas, mas que é muito importante a gente saber. Essa é a meta para a implantação da linha. Não sei se eu corri demais e se de início fui muito claro, mas nas perguntas a gente poderá esclarecer se houver alguma dúvida dos senhores, muito obrigado.

[00:32:55] Anselmo Guimarães

Muito obrigado pela participação. Então, só pra registrar, quem fez aqui a exposição foi o engenheiro civil Epaminondas Duarte Júnior. Ele é chefe do Departamento de Planejamento e Anteprojeto de Engenharia da Companhia do Metropolitano Metrô. Muito obrigado pela exposição. Gostaria de convidar aqui para fazer o uso da palavra e fazer a exposição do EIA/RIMA, o geólogo José Luiz Ridente Júnior, da empresa Prime Engenharia, contratada do Metrô, é o responsável pelo estudo. Então, peço que tome lugar aqui na tribuna para fazer uso da palavra. Muito obrigado.

[00:33:45] José Luiz Ridente Junior

Boa tarde a todos. Peço licença para retirar a máscara para fazer a explanação. Sou José Luiz Ridente Junior, sou da Prime engenharia, geólogo de formação e eu queria primeiramente agradecer ao metrô e a toda a equipe técnica que colaborou nos estudos de um projeto tão importante para a região metropolitana de São Paulo e tão complexo como este. Então, vai aqui meu agradecimento a todos e essa oportunidade de representá-los. Vou falar então sobre o Estudo de Impacto Ambiental desenvolvido para a linha 19-Celeste do Metrô: Bosque Maia / Anhangabaú. O estudo é bastante complexo. Ele possui mais de 1300 páginas, 24 mapas, 181 figuras, 96 tabelas, 96 quadros, 47 gráficos e envolve uma equipe bastante grande para a realização desses estudos. Não vai dar tempo de falar de tudo, mas o que eu vou apresentar aqui é uma mostra daquilo que foi feito durante esse tempo de estudo. Vou falar sobre as áreas de influência, diagnóstico ambiental, identificação e avaliação de impactos, os planos e

programas de mitigação, o prognóstico de qualidade ambiental futura e as conclusões e recomendações. Bom, o estudo de impacto ambiental nada mais é do que um instrumento de gestão ambiental. Ele procura identificar descrever e classificar os impactos de um empreendimento. O objetivo maior desse estudo é antever as consequências futuras. Ele propõe medidas mitigadoras, sempre fundamentadas na prevenção, mitigação, correção e compensação dos impactos ambientais identificados. É importante falar que ele é um estudo muito complexo, que ele estuda diversas alternativas tecnológicas e locacionais do empreendimento. A depender das condições em que o empreendimento se encontra. O ambiente em que ele vai atravessar. E é importante dizer que este estudo foi desenvolvido em paralelo junto com a equipe de engenharia, para melhorar a alternativa selecionada para sua elaboração. Vou então falar diretamente das áreas de influência. A área de influência indireta para os meios físico e biótico foi considerada as microbacias hidrográficas e áreas de drenagem que diretamente intersectam o empreendimento e a área de interesse. A área de influência direta foi considerada adotando-se um critério de uma faixa referencial de 400 metros de cada lado da linha 19-Celeste e alguns círculos de 600 metros nas estações e demais áreas de apoio do empreendimento. E a área diretamente afetada, mostrada em amarelo e rosa, mostra a escavação e as intervenções em superfície. Para o meio socioeconômico, foi definido como área de influência indireta, foi adotado como área de influência indireta, os limites municipais dos dois municípios que suportam o empreendimento: São Paulo e Guarulhos. Para a área de influência direta, foram considerados os setores censitários para caracterização do empreendimento. E também, consigo mostrar que, além dos setores censitários, foram utilizados vários dados para essa caracterização de diversos órgãos de diversas origens, como as pesquisas origem-destino, pesquisas OD. E a ADA é a mesma área definida para o meio físico e biótico. A área diretamente afetada eu vou passar rapidamente aqui para que a gente possa ter uma contextualização do ambiente em que se encontra um empreendimento, seja no ambiente natural e no ambiente completamente urbanizado, que é isso que a gente vai mais ver. Então, aqui, saindo do VSE1, passando pela estação Bosque Maia VSE2, a gente chega na estação Guarulhos, uma área bastante densa, urbanizada. Chegando aqui próximo à estação Vila Augusta, passando pelo VSE3 ainda em Guarulhos. Aqui próximo ao VSE4 e à Estação Dutra, próximo à Via Dutra. Aqui o VSE5 ainda bem próximo da Estação Dutra e a Estação Itapegica, a última estação no município de Guarulhos. Adentrando em São Paulo, a gente tem aí a

Estação Jardim Julieta e, aqui abaixo, a saída para o pátio Vila Medeiros. Esse é o Pátio Vila Medeiros. Dando sequência, a gente tem o VSE8, o Jardim Brasil, com áreas muito urbanizadas. O VSE9. A estação Jardim Japão, o VSE10 e o VSE11 ali abaixo. A estação Curuçá, VSE12, Estação Vila Maria, a subestação Vila Maria. Atravessando o Rio Tietê, a VSE13, a Estação Catumbi. Muito próximo é a VSE14, a Estação Silva Teles. O VSE15 e a Estação Paris, já chegando no centro da cidade de São Paulo. VSE16 e a Estação São Bento cruzando aí com a Linha Azul e a Estação Anhangabaú. E por último o VSE18, no centro de São Paulo. Então, os temas estudados durante o EIA/RIMA, seja para a AID e ADA com relação a um meio físico meio biótico socioeconômico, foram caracterizados por meio físico, clima, qualidade do ar, a geologia, geotecnia, relevos e solos, os direitos minerários, os recursos hídricos superficiais e subterrâneos, a pressão sonora e áreas contaminadas. Para o meio biótico foram caracterizados a vegetação, a fauna, unidades de conservação presentes nas áreas de estudo. Pra socioeconomia, estudamos o perfil socioeconômico, indicadores de qualidade de vida da região, o uso e ocupação do solo, a infraestrutura presente, o sistema viário, o tráfego, a acessibilidade, a desapropriação e o patrimônio histórico e cultural e arqueológico. Como característica geral, entrando no meio físico, foram então estudados aí as condições climáticas, mostrando uma situação muito típica da Região Metropolitana de São Paulo, com maior índices de temperatura e de chuvas no início e no final do ano, e as estações secas de abril a setembro. A qualidade do ar também foi analisada e foi verificado que as principais fontes de poluição na região metropolitana de São Paulo referem-se a veículos e indústrias. A ultrapassagem dos limites ruim e para o ozônio muito ruim, ocorre apenas em momentos pontuais. E de forma geral, a qualidade do ar hoje em dia é boa e moderada. Entrando então no meio físico mais a fundo. A gente estudou aí as unidades geológicas também aqui caracterizadas na AII, e a gente percebe que há um predomínio do cruzamento da linha em rochas sedimentares de sedimentos cenozoicos da Bacia de São Paulo, e apenas alguns lugares aí no norte de Guarulhos e no centro, próximo ao Jardim Julieta, ocorrem algumas rochas graníticas e metamórficas. Com relação aos direitos minerários, foram verificados 13 processos dentro da AEI, sendo oito deles na AEI, um na AID e quatro na ADA. A maioria desses processos referem-se a água mineral - nove deles. Um deles numa situação de concessão de lavra, outros seis em autorizações de pesquisa e outros seis em requerimentos de pesquisa. Na fase de requerimentos de pesquisa. Aqui a gente mostra um mapa elaborado onde o empreendimento atravessa diversas bacias

hidrográficas. Mostrando aqui também um pequeno mapa onde se identifica todas as outorgas emitidas pelo DAEE, e o gráfico demonstrando que a grande maioria delas, a grande maioria dessas outorgas, 80% é de captação subterrânea. Em segundo lugar, as travessias subterrâneas. Em superfície, a gente pode notar que existem só quatro cruzamentos. O empreendimento atravessa 25 córregos ao todo, sendo 21 em travessias subterrâneas de grande profundidades e em superfície apenas em quatro locais. Com relação à pressão sonora ou ruído e vibrações, verificou-se que o principal impacto na operação do empreendimento relaciona-se aos VSEs, que são aqueles que podem emitir algum tipo de ruído e, de alguma maneira, impactar a população vizinha. E foram feitos estudos e medições nesses locais e o que foi identificado é que em apenas 11 VSEs que possuem receptores críticos e que essas áreas já são totalmente degradadas em relação a pressão sonora segundo a NBR10151 de 2019, com revisão de 2020. Também foram feitos levantamentos com relação a água subterrânea e aqui mostra o mapa de águas subterrânea e das unidades hidro geológicas, mostrando quase totalmente presente na área do empreendimento, sistema aquífero sedimentar, ou seja, mais porosos. E apenas na (II) [00:45:17] ao norte de Guarulhos o sistema cristalino e algumas porções da AID no centro do empreendimento. Muito bem, ainda sobre os estudos hidrogeológicos foram estudados as áreas contaminadas ou passivos ambientais nas proximidades do empreendimento. Foram estudados em áreas passíveis de desapropriação e áreas fora da área desapropriada. Dentro da área de desapropriação foram identificadas 152 áreas, sendo sete contaminadas, uma área em fase de monitoramento, 14 áreas suspeitas, 129 áreas com potencial de contaminação e apenas uma área reabilitada. Fora da área de desapropriação, é importante citar que esses estudos são importantes, pois o bombeamento de água para rebaixamento do lençol freático pode trazer a pluma de contaminação para o interior da obra e por isso que é importante esse estudo fora da área de desapropriação; e foram identificadas 137 áreas, sendo 36 áreas contaminadas, seis áreas em fase de monitoramento, 85 áreas suspeitas e dez áreas reabilitadas. Entrando então no meio biótico, podemos dizer que os estudos de vegetação nos mostraram que a vegetação mostra-se ambientes intensamente urbanizados, com algumas formações herbáceas e árvores isoladas. Dentro do AID, foi identificado um único fragmento florestal no Bosque Maia, mas que não vai sofrer nenhuma intervenção do empreendimento. Para a gente ter uma ideia do total de área a ser suprimida, na ADA existe uma estimativa de cerca de 29,74 hectares de área a ser suprimida. Ainda sobre vegetação, aqui a gente mostra as APPs

atravessadas pelo empreendimento, também ocupadas basicamente por árvores isoladas e vegetação herbácea extremamente antropizadas, canais urbanos. E também citar aqui o que foi identificado de vegetação protegida pelo Decreto Estadual 30.443 de 1989, que fala do patrimônio ambiental da cidade de São Paulo. Com relação ao estudo de avifauna, é importante frisar que, em geral, as espécies registradas são comuns e apresentam ampla distribuição no estado de São Paulo e no país. Foram amostradas 13 áreas consideradas significativas para a presença de fauna com campanhas de campo e nesses levantamentos foram identificadas então 66 espécies de aves, sendo que 89% dessas espécies apresentam baixa sensibilidade ambiental e foi identificada uma única espécie na categoria de ameaçada, que é o papagaio verdadeiro ou amazona *aestiva*. Com relação às unidades de conservação, o mapa mostra as unidades de conservação presentes nas proximidades do empreendimento, sendo que na AID do empreendimento não existe nenhuma unidade de conservação existente e o empreendimento não afeta nenhuma delas. Existe um programa de compensação ambiental com base na Lei do SNUC, que prevê uma compensação ambiental da ordem de R\$12 bilhões 530 mil pela implantação do empreendimento. Bom, com relação ao meio socioeconômico, foram estudados diversos temas, dentre eles o uso e ocupação do solo, que é base não só para os estudos de sócio economia, mas também para os estudos de áreas contaminadas. Para identificar áreas potenciais de contaminação. O Mapa de Uso e Ocupação do Solo foi classificado, então, com base nessa legenda, nesses tipos de uso, e definido para toda a ideia do empreendimento. Elaborado para toda a ideia do empreendimento. Para se ter uma ideia da dinâmica social, a população da AID do empreendimento tem aproximadamente 323 mil habitantes ao todo, tendo 75.900 domicílios em São Paulo e cerca de 23.900 domicílios no município de Guarulhos. Falando sobre renda mensal, a gente pode observar que quase 65% da população residente na AID do empreendimento recebe menos do que três salários mínimos e somente 3% da população recebe mais de dez salários mínimos. Também foi analisada a densidade demográfica de toda a área de influência direta do empreendimento, mostrando aí alguns locais com uma densidade bastante alta e poucas áreas com baixa densidade de ocupação. A distribuição do Índice Paulista de Vulnerabilidade Social mostra, nesse mapa aí, em geral, uma baixa vulnerabilidade social da população existente. Mas existem alguns pontos mais críticos dentro da área do empreendimento. Com relação aos usos passíveis de desapropriação, a gente levantou de forma preliminar que provavelmente serão 474 lotes urbanos afetados,

perfazendo aí uma área de aproximadamente 585 mil metros quadrados, com uso preferencial comercial, usos comerciais nesses locais e, em segundo lugar, moradias horizontais com outros usos aí mostrados no gráfico também. É importante falar que esse é um impacto bastante significativo para o metrô e que existem dois programas de mitigação propostos no estudo ambiental para a minimização desses impactos. O plano de acompanhamento do processo de desapropriação e reassentamento e o plano de comunicação social. Ainda falando sobre as áreas passíveis de reassentamento, é importante a gente mostrar aí no Jardim Julieta e na subestação Vila Medeiros, que foram estimadas 347 moradias que serão reassentadas. É importante falar que esse local também estará sob os cuidados dos programas e planos citados no slide anterior. Com relação ao patrimônio histórico e arqueológico, foram feitos levantamentos no Condephaat, Conpresp e nos órgãos municipais de estudo e de proteção ao patrimônio histórico e arqueológico. E foram feitas e lançadas em mapas envoltórias das áreas protegidas. Foram verificados 77 bens tombados em toda a área de influência do empreendimento, 69 deles no município de São Paulo e apenas oito no município de Guarulhos, mostrando aí as figuras de alguns desses bens tombados e que também estarão cuidados pelo programa específico para tratar desse assunto, como é proposto no Estudo Ambiental. Aqui, só para mostrar que uma das áreas que requer mais cuidado é a área central de São Paulo. Nos distritos da Sé do Brás. Para vocês terem a noção da quantidade de bens tombados existentes nessa região. Sobre os impactos ambientais. Para a gente identificar e analisar os impactos ambientais, foram definidos fatores e ações que eram geradoras desses impactos. Quais as atividades do empreendimento que geram algum tipo de impacto? E foi feita uma análise prévia. Então, os atributos para poder se avaliar e mensurar esses impactos. Foram estudados então: a natureza, a incidência, a abrangência, a ocorrência, a duração dos impactos, a reversibilidade deles, o prazo, a mitigabilidade, a magnitude dos impactos, a relevância deles. Foi identificado, para a fase de concepção do empreendimento, nessa fase que nós estamos, apenas impactos sociais do meio socioeconômico estavam previstos. Para a fase de implantação, estão previstos impactos nos três meios: biótico, físico e socioeconômico. E para a fase de operação, impactos apenas no meio físico e socioeconômico. Citando, então, especificamente os impactos da fase de planejamento. Foram previstos seguintes impactos: a geração de expectativa nas áreas de influência direta e diretamente afetada pelo empreendimento. A geração de expectativa na população da AID e da AEI. Reclamos de órgãos, instituições e

populações intervenientes quanto à afetação de atividades pelas obras. Para a fase de implantação, foram previstos para o meio físico os seguintes impactos: alteração da qualidade das águas superficiais e assoreamento dos corpos hídricos, alteração da qualidade do ar, alteração dos níveis de pressão sonora e vibração, alteração da qualidade dos solos e da água subterrânea, alteração da disponibilidade hídrica subterrânea, interferência em áreas contaminadas, interferência em áreas com potencial de exploração mineral e ocorrência de recalques e abalos estruturais. Ainda durante a fase de implantação, para o meio biótico foram previstos os seguintes impactos: perda da cobertura vegetal, interferência em áreas de preservação permanente e perda de habitat e perturbação da avifauna. Para a socioeconomia, foram previstos os seguintes impactos: reestruturação do sistema viário nas proximidades do empreendimento, incluindo alterações na fluidez e mobilidade do trânsito com risco de ocorrência de acidentes incômodos aos moradores e atividades lindeiras, eventuais alterações no transporte coletivo, interferências com infraestruturas urbanas, o processo de desapropriação e de desocupação de imóveis residenciais e comerciais, o deslocamento compulsório e reassentamento das ocupações subnormais do Jardim Julieta, a alteração da paisagem na ADA e na AID, a indução e alteração do uso e ocupação do solo na AID e na ADA, o aumento da arrecadação tributária e riscos de transmissão de doenças à população da ADA e da AID, a partir da dispersão da fauna sinantrópica. Ainda mais alguns impactos: riscos de impactos nas condições de saúde e segurança dos trabalhadores, geração de empregos e dinamização da economia na AID, incremento da ação do mercado imobiliário e oscilação dos valores dos imóveis, interferência temporária na operação do Terminal Bandeira, possível interferência no Passeio Público do Calçadão do Anhangabaú, possível afetação de praças e canteiros e praças públicas, risco de interferência e descaracterização do patrimônio histórico, cultural e arquitetônico e risco de remobilização, soterramento e destruição parcial de sítios arqueológicos. Para a fase de operação foram identificados então apenas um impacto relacionado ao meio físico, que seria a redução das emissões de poluentes atmosféricos e impactos relacionados à socioeconomia, que é o aumento da mobilidade das populações residentes nas áreas de influência, readequação do sistema de transporte público, benefícios socioambientais diretos e indiretos para as populações residentes na AID e na ADA, contribuição na consolidação do Plano Diretor dos Municípios, dos Planos Diretores dos Municípios de São Paulo e Guarulhos, dinamização urbana pela criação de um novo eixo de transporte conectando as duas

maiores cidades da Região Metropolitana de São Paulo, aumento da atratividade para a localização de empresas e negócios e expansão de uso de comércios nas proximidades das estações, dinamização econômica da Zona Norte e Nordeste de São Paulo e área leste de Guarulhos. Foram identificados, então, 54 impactos, sendo 20 deles de natureza positiva e 34 deles de natureza negativa, 13 relacionados ao meio físico e quatro relacionados ao meio biótico e 37 relacionados ao meio socioeconômico, 32 deles relacionados às três fases do empreendimento e 22 deles exclusivos à fase de operação do empreendimento. Muito bem. Para mitigação desses impactos foram propostas, então, 22 planos e programas para que esses impactos fossem minimizados durante as três fases do empreendimento: nove deles relacionados ao meio físico, cinco deles relacionados ao meio biótico, seis deles relacionados à socioeconomia, ao meio socioeconômico e dois deles de gestão do empreendimento, 20 deles relacionados à fase de concepção e implantação do empreendimento e dois deles relacionados à operação do empreendimento. Esses planos e programas, eles têm, como estrutura geral, todos eles de maneira bastante homogênea, a apresentação da medida, a justificativa dessa medida, por que ela está sendo implementada? Qual o objetivo dela? As principais atividades que serão desenvolvidas para mitigar esses impactos. De quem é a responsabilidade e o cronograma de implantação dessas medidas? As medidas mitigadoras dos planos, elaborados de maneira geral, referem-se, então, ao Plano de Gestão Ambiental do Empreendimento, ao Plano de Controle Ambiental das obras, caracterizados aqui por subprogramas, aqui ao lado e que são tão importantes quanto os outros planos apresentados aí. O Plano de comunicação social, o plano de acompanhamento dos processos de desapropriação e reassentamento, o programa de gestão dos bens culturais tombados, valorados e registrados, o Plano de Gerenciamento de Riscos e Ações em Situação de Emergência e o Programa de Compensação Ambiental já falado aqui nessa apresentação também. E o PCA, apresentado ao lado, com todos aqueles subprogramas diretamente relacionados à implantação do empreendimento. Muito bem. Entendemos que este empreendimento trará uma série de benefícios socioambientais para a Região Metropolitana de São Paulo relacionados à geração de empregos, a readequação do sistema de transporte público na região metropolitana, a reestruturação do sistema viário nas proximidades das estações, o aumento da mobilidade das populações residentes nas áreas de influência, a redução da emissão de poluentes, a alteração dos níveis de pressão sonora e vibração, uma diminuição significativa e benefícios socioambientais diretos e

indiretos para toda a população residente na AID e ADA. Como conclusões e recomendações, a equipe ambiental que elaborou o estudo entende que há uma contribuição à mobilidade urbana com uma melhoria das condições de deslocamento. A região de implantação é uma área extremamente urbanizada, com duas cidades já conurbadas, com uma intensa antropização. E o empreendimento terá uma tendência muito reduzida de afetar o ambiente natural. É possível, aplicando os planos e programas que foram propostos aqui, atingir uma situação de conciliação dos interesses e obrigações de cunho social, legal e de preservação ambiental, com a implantação e operação desse empreendimento. E a equipe técnica responsável considera viável, do ponto de vista sócio ambiental, a localização e implantação do projeto da Linha 19-Celeste Bosque Maia / Anhangabaú. Aqui, a apresentação da equipe técnica que elaborou os estudos. Mais uma vez eu agradeço a oportunidade e agradeço ao metrô e a equipe ambiental do metrô pela possibilidade de apresentar um estudo tão complexo e tão importante para a região metropolitana de São Paulo. Muito obrigado.

[01:04:22] Anselmo Guimarães

Muito obrigado. Agradeço aqui ao geólogo José Luiz Ridente Junior da empresa Prime Engenharia, que é contratada pelo Metrô e responsável pelo estudo. Muito obrigado pela exposição. São 18h01. Então estão encerradas as inscrições para a manifestação para fazer uso da palavra. Já tenho aqui comigo alguns inscritos. A nossa equipe também está fechando as listas lá na recepção, além das listagens daqueles que optaram por fazer a inscrição de forma online. Então, nós temos algumas pessoas que já efetuaram a inscrição desde as 09h00. E dessa forma, gostaria de convidar todos a fazer esse momento central. Vão chamando os nomes. Aqueles que estiverem online, peço que abram a câmera e falem. Vai ser transmitido aqui tanto para as pessoas que estão aqui no auditório quanto para aquelas pessoas que estão também no YouTube, na transmissão ao vivo. E aquelas pessoas que estão aqui no auditório, se aqueles que optarem, por favor podem subir aqui na tribuna. E aqueles que, por alguma questão precisarem ou quiserem ou optarem por fazer sem subir no palco, eu peço ao pessoal da nossa equipe de produção de apoio que levem o microfone até as pessoas que necessitar se fazer uso da palavra sem acessar o palco. Então, de acordo com a nossa listagem, nós temos uma primeira pessoa inscrita. Então, não temos nenhum representante do Ministério Público. Então nós vamos passar para entidades da sociedade civil. Gostaria de convidar aqui, inicialmente, para fazer o uso da palavra, já

aqui presencialmente conosco, José Ramos de Carvalho. O José Ramos de Carvalho - se for possível vir aqui -, ele representa a Associação Paulista de Gestores Ambientais. Depois do senhor José Ramos, convidaremos a fazer uso da palavra Daniel Gomes Aguilar. Boa tarde, senhor José Ramos. Fique à vontade. Seja bem vindo. Para esse momento e segmento, são cinco minutos de uso da palavra.

[01:06:54] José Ramos de Carvalho

Muito obrigado. Olá, boa noite. Meu nome é José Ramos de Carvalho. Pertencço à Associação Paulista de Gestores Ambientais e também a Agenda 21 do Vale do Rio Cabuçu. Agradeço a vinda do passos que a gente troca na Câmara Técnica do Tietê Cabeceiras, com algumas questões envolvendo a Cetesb, e também o Anselmo, que representa o Conselho, que é extremamente importante, visto que doravante agora a gente vai também importunar vocês um pouco, porque é extremamente importante. Eu queria replicar aqui a fala do geólogo José Luiz, visto que algumas considerações foram colocadas e que fazem parte de uma luta já da Agenda 21 e também dos CADES. Tanto no meu caso, que representa um CADES municipal da cidade de São Paulo, como também os CADES regionais que aqui estão alguns conselheiros e um deles, que eu quero falar que foi a primeira vez que eu ouvi falar sobre o metrô celeste, que é o Daniel Aguilar, também ex-presidente da distrital Nordeste da Associação Comercial de São Paulo. E também destacar a presença do parceiro gestor ambiental Rosemar Araújo, que também está aqui sempre lutando com a gente. A fala que eu tenho, dentre tantas coisas importantes que a gente ouviu aqui, é a que nos chama mais atenção, José Luiz, é a questão do Pátio Vila Medeiros, que envolve diretamente a Cetesb, porque ali realmente é o grande gargalo que nós temos para discutir e para avaliar juntamente com vocês. Uma das questões que eu tenho que remeter um pouco para um estudo mais antigo, que é toda aquela região que é o vale Rio Cabuçu. Ela é uma região extremamente frágil com relação a enchentes. Tanto é que o último evento que nós conseguimos realizar foi através de... Obrigado. É, eu estava meio estranho. Mas então, o último grande evento que nós tivemos foi a instalação do famoso piscinão no Jardim Japão, que foi realizado pelo prefeito Bruno Covas, inaugurado recentemente. Mas acontece que, exatamente onde vocês estão desejando instalar o pátio do Vila Medeiros, nós também temos uma outra grande obra que já está nos impactando no seu canteiro central. Para vocês terem uma ideia, José Luiz, da nossa região, nós estamos a 8 mil e 200 quilômetros do deserto do Saara. Então hoje nós já estamos

conseguindo chegar perto de umidade relativa do ar perto dos 30 graus, dos 30%. Então eu tenho a região de Santana que recebe o impacto já daquele canteiro e no dia 17 último já pusemos em nossas estações meteorológicas um índice de 29%. Imagina, Santana, os idosos são extremamente agressivos com relação a essa umidade relativa do ar tão terrível. Nossas crianças, a maioria, todas as UBS lotadas porque descasca literalmente os pulmões das nossas crianças. E essa obra, o que eu preciso entender, José Luiz, é em que andar que vai ficar o metrô? Se vai ficar primeiro ou esse polo logístico Dutra, que está exatamente onde vocês estão. Ou se o polo logístico é o patio atual do metrô. E essa é uma grande consideração. Inclusive, a gente tem que mexer um pouco com o Passos também, porque é uma área de contaminação oficial. Porque lá nós tínhamos a planta aí como gestor ambiental. Nós tínhamos lá a planta da Brinquedos Estrela, que mexia com todo tipo de tintas e de todo o tipo de materiais. Por outro lado, nós tínhamos também aí a Toga, que é uma grande empresa também de materiais de resíduos de tinta, e que inclusive jogavam na época dentro do próprio rio Cabuçu. Então, e olha que interessante, o primeiro palestrante disse o seguinte: "Que o metrô ia ter um faturamento de 500 e poucos milhões por ano". Pra vocês terem uma ideia, o projeto da canalização do Rio Cabuçu, que foi feito pelo então governador do Estado Mário Covas, que foi exatamente nos anos de 1996 até 2000, foram gastos numa parceria com o governo japonês com dinheiro federal - não se trata nem de dinheiro estadual, é federal - na ordem de US\$ 99 milhões. Se o metrô levará um ano para fazer a obra, quer dizer, vai ter um rendimento em orçamento de 500 e poucos milhões, esse mesmo valor, se a gente pegar 99 milhões e trazer para agora ele dá exatamente 509 milhões de dólares, desculpa, de reais. (Anselmo Guimarães: Ok. [01:12:01]) então, literalmente, esse empresário que está lá, ele está pegando 509 milhões e jogando literalmente no ralo. (Anselmo Guimarães: Perfeito, é... [01:12:10]) E já finalizando. A importância desse ato, todo o projeto, a essência do projeto da canalização, está exatamente na passagem sob a Presidente Dutra e Fernão Dias. Extremamente importante. Sabe por quê? Porque ali é o grande gargalo. Tudo que construir pra trás vai ficar com dificuldades de receber essas águas. Então, no verão próximo agora, vai chegar o El Niño, que começa em junho de 2023. A gente não sabe o nosso futuro. Nós não sabemos nosso futuro. Parque das Chaves, Jardim Julieta, Jaçanã, Jardim Cabuçu; pro lado de Guarulhos: Vila Galvão, Vila Galvão até Lago dos Patos. A gente tem que... aí, José Luiz, eu quero mexer com você na parte de geólogo. Que nós temos um rio Cabuçu, que ele tem dez quilômetros. Ele desce da altura do

maciço da Cantareira a 1200 metros. Ele faz a primeira formação no engordador, depois ele desce em velocidade. (Anselmo Guimarães: Senhor José Ramos... [01:13:18]) Depois da encanação ele ampliou essa velocidade. E ele vai chegar exatamente na curva do parque Vila Medeiros. E aí a nossa grande preocupação. E aqui a gente coloca em discussão para ajudar no que for possível. Mas eu queria entender esses andares. Onde está o polo logístico que está lá se instalando, onde está o metrô?

[01:13:37] Anselmo Guimarães

Muito obrigado. Muito obrigado a José Ramos de Carvalho, da Associação Paulista de gestores ambientais. Obrigado pela participação. Peço a todos a compreensão. Nós temos um tempo limitado para todos os inscritos, temos algumas pessoas inscritas e isso é muito importante. Agradeço a todos os interessados. Na sequência, eu gostaria de convidar Daniel Gomes Aguilar. Daniel Gomes Aguilar, seja bem-vindo. Ele, que representa a Associação Comercial de São Paulo, Distrital Nordeste, Vila Maria. Você, Daniel, seja bem-vindo. Por favor, fique à vontade. Na sequência, nós vamos chamar Suely do Carmo Rocha. Por favor, Senhor Daniel. Seja bem-vindo. São cinco minutos para exposição. Obrigado.

[01:14:29] Daniel Gomes Aguilar

Obrigado, muito obrigado. Eu queria cumprimentar a mesa, boa noite. Saudar a todos aqui presentes, os técnicos que estão aqui para nos ilustrar e dizer o seguinte: eu sou morador da Vila Maria há 60 anos, trabalhei durante 30 anos na Alameda Santos. Tenho uma empresa de produção de fotos e vídeos. E toda a minha história com o metrô começou exatamente na construção da Linha Amarela, quando eu passava pela Avenida Tiradentes, eu vi ali a construção na João Teodoro, a construção da parte da linha amarela e fiquei sonhando com a possibilidade de convencer o metrô, de trazer a linha amarela para a Vila Maria, porque eu não me conformava, porque parar na Luz uma linha que vinha lá da Vila Sônia e parava no centro da cidade. Eu tive a oportunidade de encontrar um engenheiro e um arquiteto do metrô em uma reunião central da Associação Comercial e fiz essa pergunta pra eles: "Por que parar na Luz?". E a resposta foi pelo engenheiro técnica e pelo arquiteto. Depois, muito simpática, muito, muito compreensiva, porque eu tinha feito um escrito, descrevia algumas, algumas linhas com a visão. Não chegou a ser uma poesia, mas uma visão que tentava conscientizar as pessoas do metrô que nós precisávamos de uma linha aqui. E por que

é que exatamente aquela linha que vinha, na nossa direção, parava na luz? Então eu fiz, inclusive, uma leitura. Se vocês permitirem, eu vou ler. Mas era muito interessante na época. Só um minutinho, por favor. Vou tentar abrir aqui. Pronto, consegui abrir. Só fixar aqui para parar de tremer. Você imagina a minha emoção hoje, né? Mais de 20 anos que a gente sonhava com essa realização aqui, com a visita do Epaminondas, que nós tivemos várias reuniões e eu pegava todo mundo, ia atrás. Procurei deputados, procurei deputados federais que foram com a gente lá para tentar sensibilizá-los de trazer a Linha Amarela para nossa região. E eu escrevi mais ou menos assim: "Não nos importamos que a linha seja amarela. Se pararmos na luz, poderemos criar uma sombra que afetará muitas pessoas. Quando se para na luz, provoca-se uma inércia que não desejamos. Precisamos passar pela luz e desenvolvermos uma dinâmica com efeitos luminosos e um futuro atraente que poderá gerar um espetáculo inimaginável para as pessoas de várias estações. Se tivermos que parar na luz, por favor, que não seja por mais do que um minuto, que é mais ou menos o que se para um trem. Por exemplo, imagine comigo. Estação São Caetano..." Um minutinho só que está um pouco... não abriu direito aqui. Estação São Caetano, Estação Santo Antônio do Pari, Universidade São Francisco, Estação Santa Rita, Terminal Jequitinhonha, Universidade Cantareira, Estação Nadir Figueiredo, (Walmart) [01:19:14], Universidade 9 de Julho, Uninove e também Universidade Paulista - UNIP, Estação Parque do Trote. A nossa sugestão é que a linha fosse pela Nadir Dias de Figueiredo. Estação Parque do Trote, Universidade Bandeirantes - Uniban, Estação Biquinha, na nossa opinião, e também eu gostaria de deixar aqui novamente o pedido, que se nós pudéssemos ter na nossa região aqui uma estação chamada Jânio Quadros, que foi um político que nos inspirou muito alguns anos atrás.

[01:20:05] Anselmo Guimarães

Eu peço que o senhor conclua, por favor. Já está encerrando o tempo. Já pode ir para a conclusão, porque nós já estamos sem muito bem, obrigado.

[01:20:13] Daniel Gomes Aguilar

Então eu vou só dizer o seguinte, eu terminava dizendo o seguinte. A última obra grande pública que nós tivemos na nossa região foi o bonde. Nós merecemos? Essa era a pergunta com que eu concluía esse trabalho. Eu queria só, se o senhor me permitir, fazer duas ou três perguntas, que também vai ser bem rapidinho. Deixa eu abrir aqui

de novo, para de tremer, rapaz. Isso é que dá querer ficar velho, né? Você acaba... Bem... A minha colocação é o seguinte, uma das coisas que eu gostaria de saber é se a estação Vila Maria seja a segunda estação, a estação que dá na Praça Santo Eduardo, se ela pode ser chamada de Estação Vila Maria. A primeira pode chamar Estação... O nome da tua rua? A travessa? A outra travessa na esquina da sua loja? Bom, vamos lá. E seria a Estação Andaraí a Primeira e a segunda estação Vila Maria, como acontece em Santana. Depois, as perguntas são as seguintes, se a segunda estação poderá... e essa é uma das perguntas, se poderemos ter uma estação nomeada Jânio Quadros? Que eu já falei. E se esta verba está garantida? Se já existe uma verba garantida para a nossa obra? Porque aconteceu alguns anos atrás que a nossa linha Celeste já era prioridade, há sete anos atrás e foi... e a nossa verba foi desviada para a Freguesia do Ó, que nós não tínhamos aqui um político influente que pudesse garantir a nós o nosso metrô. Muito obrigado. Estou eu. Estou hoje realizado, muito feliz e dizendo que esse sonho eu gostaria de ver realizado. Muito obrigado a todos.

[01:22:27] Anselmo Guimarães

Muito obrigado Dr. Daniel Gomes Aguiar, que aqui representa a Associação Comercial de São Paulo, distrital Nordeste Vila Maria. Gostaria de convidar aqui para fazer uso da palavra, Sueli do Carmo Rocha. Ela que representa a entidade CADES Conselho de Meio Ambiente, Cultura de Paz da Vila Maria. Sueli do Carmo Rocha, obrigado pela sua presença. Depois nós vamos chamar para fazer uso da palavra Kleber Araújo. Boa tarde, Sueli.

[01:23:01] Sueli do Carmo Rocha

Então, eu me chamo Sueli Rocha. Estou aqui representando o CADES Conselho Regional de Meio Ambiente, Cultura de Paz de Vila Maria, Vila Guilherme. Então, a primeira coisa que eu quero falar é reafirmar e apoiar as palavras do meu companheiro de conselho José Ramos, que pediu uma atenção especial para a questão do Pátio Vila Medeiros, e estação do Metrô Jardim Julieta, devido ao grande problema que nós estamos enfrentando lá com as obras da Toga. Antiga Toga e antiga Estrela, que estão fazendo um aterramento muito grande lá e prejudicando a vazão do rio Cabuçu. E estamos prevendo enchentes terríveis no entorno de toda a região. Então, solicito especial atenção a esse ponto. E é isso. A outra coisa que eu quero falar é que ouvi ali

que vocês vão ter 12 milhões, né? Para compensação ambiental. Então... é bilhões? (LD1: Milhões. [01:24:13]) Milhões? Tá. Então eu quero reivindicar que sejam utilizados especialmente plantas nativas nessa compensação, porque todo mundo já sabe que fica mais barato, que dura mais e que melhora para a fauna. Que elas são... eu não sou especialista no assunto, então não sei falar todos os benefícios, mas eu já sei que são muitos. Então, eu faço parte de um grupo chamado Grupo de Plantadores Voluntários Pedra 90 e difundimos a ideia de se utilizar plantas nativas tanto na arborização urbana como na jardinagem. Então, eu solicito e reivindico em nome do Cades Vila Maria, Vila Guilherme e de todos os plantadores voluntários do Pedra 90, que sejam utilizadas, por favor, em nome do nosso bem-estar, em nome de utilizar bem o dinheiro público, porque a gente gasta menos com plantas nativas e que essa compensação ambiental seja feita. ambiental seja feita. Aquilo que nos toca o Jardim Julieta, Jardim Brasil, a Vila Medeiros, Vila Maria, que sejam feitas na região. Eu ouvi dizer que muitos projetos de compensação ambiental você pega e faz a compensação em outra região, não. Eu reivindico firmemente em nome do CADES e do Pedra 90 e de todos os cidadãos moradores aqui que estão sofrendo com a poluição do aeroporto, da Rodovia Presidente Dutra, da Rodovia Fernão Dias, dos projetos do Rodo Shopping que têm muitos caminhões ali no Jardim Julieta, muito, muito, muito. Então nós estamos sofrendo com a qualidade do ar cada vez pior devido a essas emissões de poluentes, inclusive dos aviões, que é uma coisa grave. Então nós solicitamos encarecidamente e reivindicamos que a compensação ambiental feita na região com a arborização de todas as ruas, se possível, certo? Aumentar arborização das praças que está faltando e faz muito tempo que não é plantado árvores nas praças. Tem uma grande praça ali na frente da 90... é 90, Ramos? Ali embaixo? Que tem aquela praça grandona na frente da polícia? Que está faltando muita árvore e que todas as... E também quero reivindicar, por favor, que as estações do metrô não sejam tão mais feias no bairro pobre do que é nos bairros ricos. Eu passeio por todo canto e tenho visto. Então eu peço, por favor, que as estações do metrô tenham muito verde. Por favor, nós já estamos... Eu moro lá desde pequenininha. A minha família mora lá. E vocês tem tecnologia para isso e não vão gastar muito dinheiro pra ter muito verde. E os filhos de vocês e os filhos dos ricos e os filhos dos donos do metrô também precisam de verde e precisa de verde em todo lugar. E faz muitos anos que não é plantado árvores na minha região. Então eu peço, por favor, para a companhia do metrô e para as autoridades presentes, que é isto: que a compensação ambiental seja feito na nossa região, com a arborização de todas as

ruas, (Anselmo: Muito bem. [01:28:07]) e todas as praças e todas as áreas abandonadas que tiverem. Ah, o último ponto que eu quero falar que é a cultura de paz. Que eu gostaria de saber que critério vai ser utilizado para as desapropriações, porque se o que for pago pelas casas é menos do que o valor de mercado, eu considero isso um crime. Como vocês mesmo disseram, vocês vão passar por regiões muito, muito vulneráveis, como as ocupações, como as favelas que tem ali no Jardim Julieta. Eu já fui diretora de escola da Escola Maria Antonieta de Castro e a minha escola era considerada a mais vulnerável de todas as 89 escolas da Norte Dois. Escolas estaduais. Tá? Então nós precisamos de um respeito muito grande por essa gente que já sofre demais. Então é isso.

[01:29:06] Anselmo Guimarães

Muito obrigado. Essa foi Sueli do Carmo Rocha.

[01:29:13] Sueli do Carmo Rocha

Eu quero aproveitar a oportunidade para agradecer o trabalho do nosso conselheiro Daniel. Obrigada. Porque eu reconheço que o metrô é uma das poucas intervenções de melhoria para nossa região, que há muito tempo não recebe praticamente nada. No meu bairro, por exemplo, tudo o que tem é antigo. Não tem nada de novo de benefício.

[01:29:42] Anselmo Guimarães

Muito obrigado.

[01:29:43] Sueli do Carmo Rocha

Só dificuldades. Tá, obrigada.

[01:29:45] Anselmo Guimarães

Obrigado, Sueli Rocha, pela participação. Tem outro conselheiro também do CADES. Ele está inscrito para fazer no segmento, após as pessoas físicas, que é o Ailton Molinari. A gente vai chamar, então, depois das pessoas físicas. Gostaria de convidar aqui pra fazer uso da palavra, Cleber Araújo. Cleber, presidente sênior do Podemos. Na sequência, nós vamos entrar no segmento das pessoas físicas. Então, Cleber Araújo. Muito obrigado pela presença. Por favor, fique à vontade. São cinco minutos. Obrigado.

[01:30:28] Cleber Araújo

Boa tarde a todos. É com um prazer enorme que eu estou aqui hoje e agradecer a todos vocês, engenheiros e a nossa região, Vila Maria. Sou nascido e criado aqui na nossa região e é com grande alegria, porque sofremos muito. Porque todas os bairros da Zona Oeste e Zona Sul, todas as coisas boas, as estações, as coisas boas sempre foram pro lado, para essa região. Para a Vila Maria, Vila Guilherme, nossa região aqui da Zona Norte, nós, há anos, não temos alguma coisa e é uma região onde tem a maior concentração, como rodoviária e shoppings. Tudo isso fica aqui na nossa região e nunca... e com certeza é arrecadado muito dinheiro para São Paulo e não é investido aqui para nossa região. Aliás, Tatuapé é um bairro do lado aqui da nossa região, é uma grande potência e Vila Maria está estagnada há anos. Estamos atrasados no mínimo uns 30 anos, aqui, a nossa região. Gostaria muito também de agradecer a todos aqui presentes que realmente têm vontade, têm amor pela nossa região. Que está aqui dando a cara, lutando, cobrando e gostaria muito de pedir para vocês que façam com carinho a obra da nossa região, com muito amor, porque a gente luta muito, não é pouco pela nossa região. Então, que vocês possam valorizar cada centímetro de - não só na parte também de plantas, né? Agradecer também o senhor Daniel pela luta, por ter conseguido isso, que é uma coisa muito difícil. Estamos enfrentando muitos problemas aqui na nossa região, inclusive em São Paulo, mesmo com assaltos, essas coisas, e gostaria muito de pedir, complementando o que ele falou, Jânio Quadros era uma pessoa que foi muito importante e que saiu daqui, da nossa região e que virou um presidente. Acho que nada mais justo também de homenageá-lo e colocá-lo, o nome dele, numa estação - Estação Vila Maria Barras / Jânio Quadros. Eu acho que é uma coisa que faria muita diferença para nós, que somos antigos, da época do Jânio Quadros. Conhecemos ele pessoalmente na época, quando era vivo, fazia campanha aqui. Então é isso que eu quero deixar claro a todos e muito obrigado. E vamos valorizar a cada dia mais a nossa região que precisa de muito amor e muito carinho porque, abandonada ela está há muitos anos. Obrigado.

[01:33:32] Anselmo Guimarães

Muito obrigado. Essa foi a fala de Cleber Araújo. Muito obrigado, Cleber Araújo, que é presidente sênior do Podemos. Vamos passar então agora ao segmento das pessoas físicas. Nós temos algumas inscrições feitas também pela internet, já desde as 09h00,

pela página do CONSEMA. Vou tentar resgatar. A primeira pessoa inscrita, Bruno Morais Montano. Pessoas físicas vão estar na plataforma de videoconferência. Ele não está no Teams, sua pessoa não está no Teams. Caso o Bruno esteja nos acompanhando e se porventura ele estiver aqui assistindo, a gente pede que ele tente acessar. Está garantida a sua inscrição até o término aqui dos pronunciamentos. Caso ele opte também por mandar por escrito, a gente tenta fazer a leitura no momento da audiência. (LD2: Ele é o diretor da associação, né? [01:34:45]) é o diretor da associação, certo. Se ele puder acessar a plataforma de videoconferência, nós vamos ouvir. Ou então ele mandar por escrito e mandar para o e-mail do CONSEMA é consema@sp.gov.br. A gente faz a leitura aqui. Eu vou convidando a próxima pessoa inscrita, que é Maicon Renato Geminiano Silva. O Maicon optou por encaminhar o questionamento por escrito, ele entrou na plataforma aqui de inscrição e registrou aqui a sua pergunta a qual nós vamos efetuar a leitura agora. Ele diz assim, o Maicon: "A localização prevista da estação Pari prevê a desapropriação de toda a face esquerda da quadra da Rua Mendes Caldeira, desnecessariamente, já que o imóvel ao lado da quadra é de propriedade da União Federal. Transcrição 3263 do primeiro cartório de Registro de Imóveis de São Paulo, imóvel este de grandes dimensões e na maior parte sem qualquer construção. Pátio Pari: A desapropriação da quadra toda impactaria fortemente a zona cerealista - área de comércio tradicional de São Paulo. Tratando-se de área de comércio caracterizado como cluster, as empresas cujos imóveis seriam desapropriados buscariam outros imóveis no mesmo bairro, aumentando bastante o valor dos aluguéis. Ademais, há de se considerar que a quadra possui cerca de 13 mil e 600 metros quadrados, que, a preços atuais, custariam ao estado cerca de 180 milhões para desapropriar. Fazendo a estação no Pátio Pari, de propriedade da União, esse valor poderia ser bastante reduzido. Por fim, observar que a quadra da rua Mendes Caldeira foi ocupada no passado pela companhia mecânica e importadora de São Paulo, grande empresa metalúrgica, havendo possibilidade de contaminação do solo. Conseguiria iniciar ainda a existência de prédios residenciais com moradias de interesse social na área prevista para desapropriação, o que contribuiria para aumentar o déficit habitacional no centro de São Paulo." Então, agradecemos aqui pela manifestação de Maicon Renato Geminiano Silva. Encaminhou o questionamento por escrito. Vamos passar então àqueles que se inscreveram aqui presencialmente. Então, vamos convidar inicialmente para fazer uso da palavra... Aliás, o Maicon encaminhou por escrito, mas está aqui conosco também. Certo Maicon? Está contemplado? Perfeito.

Obrigado. Maicon está aqui conosco também, mas mandou por escrito. E na sequência, Youssef Ali Chaim. Youssef está aqui conosco e depois vamos convidar Andréia Bentivegna de Sant'Anna Miranda. Então Youssef, seja bem-vindo. Muito obrigado pela participação. São três minutos para o uso da palavra. Obrigado.

[01:37:57] Youssef Ali Chaim

Tá bom, é bastante. Boa noite a todos. Eu sou cidadão paulistano e comerciante na região há 37 anos. Eu queria me ater à questão ambiental basicamente, principalmente nessa questão dos 12 milhões e meio que a Sueli mencionou. Na minha opinião, considero muito pouco. Aliás, excessivamente pouco. Eu acho que pelo valor da obra, pelo que ela representa e, pelos impactos que ela provoca, ela deveria entregar muito mais para a nossa sociedade em relação a faturamento, custo e tudo mais. Gostaria de sugerir também que uma parte desses recursos fosse destinado ao Parque Municipal do Trote, que está inconcluso, não está concluído e necessita de conclusão que seria benéfico para todos. Os impactos aqui relacionados diante do tempo da obra, parece até aquela vista dormente de tanto impacto que tem, né? Infelizmente, impactos ruins e o impacto bom. Eu gostaria de salientar com vocês que geralmente todas as obras de metrô feitas em São Paulo atrasam. É incrível como atrasam as obras aqui, que acaba impactando provavelmente muito mais do que foi dito aqui, impactando na questão financeira também, que sempre tem aqueles aditivos, dobrando os valores de obra. Coisas incríveis que acontecem. Então agradeço poder participar e eu acho que é só isso que eu tenho para falar para vocês hoje. Muito obrigado.

[01:40:02] Anselmo Guimarães

Muito obrigado pela participação de Youssef Ali Chaim. Muito obrigado pela participação. Temos aqui escrito Andrea Bentivegna de Sant'Anna Miranda. Fui informado que ela já se retirou. Ela esteve aqui, se inscreveu e já se retirou. Muito obrigado. Caso ela esteja no recinto e retornar, está garantido também, até o término dos trabalhos, ela poder se manifestar. E o próximo escrito é Roberto Teodoro do Nascimento. Muito obrigado. Enquanto ele vem até aqui eu já informo que o próximo inscrito é Marcelo dos Anjos Pinheiro. Nossas boas-vindas então à Roberto Teodoro do Nascimento. Muito obrigado. A participação são três minutos. Obrigado.

[01:40:57] Roberto Teodoro do Nascimento

Boa noite à todos. Meu nome é Roberto Teodoro, sou morador aqui na região também; nascido e criado aqui. Muita alegria que a gente recebe essas notícias da chegada do metrô pra cá. A gente já acompanha isso há muitos anos aqui com o nosso amigo Daniel, que é um sonho muito antigo nosso aqui da região para o desenvolvimento, enfim. Eu não vou falar muito mais do que já foi falado aqui. A grande preocupação é realmente o meio ambiente. A gente sabe que uma obra nessas dimensões traz muitos inconvenientes, mas, por outro lado, com a finalização e a totalização dessa obra, os benefícios vêm automaticamente. Então, como morador, como representante aqui da minha região, eu também estou pronto. Nós estamos prontos para receber essas obras, ter um pouco de paciência e, claro, com as ressalvas que já foram colocadas aqui com relação ao ambiente e com relação às pessoas. Uma preocupação muito grande é com relação às desapropriações que isso realmente impacta a vida das pessoas. E inclusive, eu gostaria de saber - depois vou perguntar pra alguém -, se já existe um mapa definido onde a gente possa estar vendo detalhadamente essa questão da desapropriação. E no mais, que venha a obra, que se conclua e que se faça. É o que a gente espera aqui para nossa região. Muito obrigado.

[01:42:34] Anselmo Guimarães

Muito obrigado à Roberto Teodoro do Nascimento. Obrigado pela participação. Na sequência, gostaria de chamar para fazer uso da palavra Marcelo dos Anjos Pinheiro, por favor. Depois do senhor Marcelo a gente encerra o segmento das pessoas físicas e a gente passa, então, para representantes de órgãos públicos. Vamos chamar Nelson Ferreira Filho. Marcelo, seja bem-vindo, a palavra é sua. São três minutos. Obrigado.

[01:43:06] Marcelo dos Anjos Pinheiro

Obrigado. Cumprimento a mesa e os palestrantes. A Vila Maria realmente está feliz com esse advento da vinda do metrô para essa região. Também sou morador aqui há 50 anos e muita gente que infelizmente não conseguiu ver a chegada dessa obra para cá, dessa transformação que a Vila Maria passará. Falo Vila Maria toda a nossa região, o subdistrito de Vila Maria, Vila Guilherme e Vila Medeiros vai passar a ter com a vinda do metrô pra cá. Eu falo como morador e falo também como assessor político do vereador Danilo, do posto de saúde, que é morador aqui dessa região e tem trabalhado arduamente em prol da comunidade. Aquilo que outrora fez o Dr. Daniel à frente da associação comercial é de reconhecimento de todos e o esforço da gente de poder

contribuir, de dar uma contribuição para que a força política necessária da região esteja atuante, o vereador, sem dúvida o fará. O vereador tem família tradicional aqui também. O avô dele, o seu Lazineiro desde a época do MDB, lá da época, onde existia só MDB e Arena. Conheceu e trouxe para a política o Wadih Mutran, que foi vereador por muitos anos nessa região. Então, aqui estamos tentando dar continuidade e fazer todo o esforço possível para contribuição. Eu vejo que a audiência pública tem uma motivação específica para falar sobre o licenciamento ambiental, então nem sei se é pertinente. Vou me dirigir ao Dr. Epaminondas, mas a questão do perímetro expropriatório realmente é uma preocupação, Doutor. Embora os benefícios sejam esperados e sabidos, aquele que será atingido pela desapropriação, que terá o seu imóvel expropriado, é realmente uma preocupação. Nós temos um escritório político aqui na região e já fomos procurados por pessoas que estão sondando a respeito disso, preocupadas. Saiu aí um mapa falando mais ou menos da Praça Ângelo Conti. Já veio gente de lá para perguntar. E pra gente, é importante obter essas informações. E quero salientar aqui, voltando a falar do vereador e da preocupação. Em 10 de setembro de 2021, quando ainda participava da Comissão de Trânsito, Transportes e Atividade Econômica da Câmara Municipal de São Paulo, que tinha na sua presidência o Dr. Senival Moura, o vereador Danilo do Posto encaminhou para o metrô, além de fazer algumas considerações a respeito da obra em si, apresentou um requerimento específico salientando algumas questões quanto a implantação da Linha 19-Celeste Metrô. Na ocasião, perguntamos: a fase de estudos e projetos para o trecho Anhangabaú / Jardim Julieta já foi concluída? Isso em setembro de 2021. Foi realizado Estudo de Impacto Ambiental? Ficamos muito feliz de estarmos aqui nessa audiência hoje vendo respondido um questionamento feito lá outrora. E uma das grandes preocupações que eu saliento aqui é justamente com relação ao levantamento do perímetro expropriatório. A gente sabe que pode haver alguma mudança, mas o perímetro expropriatório, que depois vai subsidiar o decreto de utilidade pública eventualmente publicado. Para a população, é muito importante ter pelo menos uma noção. Se é cedo, não é motivo para criar paúra, porque infelizmente, quem vai ser atingido, a primeira impressão que tem é essa - de que está sendo prejudicado. Acho muito importante também saber se o Metrô tem condições de disponibilizar um espaço aqui. O espaço político do vereador está disponível para isso. Para esclarecimento da população no que se refere a essa questão expropriatória. (Anselmo: Perfeito. [01:47:57]). Obrigado pela palavra.

[01:48:01] Anselmo Guimarães

Muito obrigado. Esse foi Marcelo dos Anjos Pinheiro. Muito obrigado pela participação. E com isso a gente encerra aqui esse bloco de manifestações de pessoas físicas. Na verdade, o senhor Marcelo esteve aqui também falando em nome do vereador Danilo do Posto, fica aqui nosso registro também e, vamos chamar então, representantes de órgãos públicos. Convido para fazer uso da palavra Nelson Ferreira Filho, da supervisão técnica de saúde da Vila Maria. Na sequência, nós vamos convidar para fazer uso da palavra Ailton Bolinhare. Por favor, senhor Nelson Ferreira Filho. Seja bem-vindo, a palavra é sua. Esse segmento é de cinco minutos. Obrigado.

[01:48:54] Nelson Ferreira Filho

Licença para tirar a máscara, não tem ninguém tão próximo. Primeiro, boa tarde a todos e agradecer ao poder público por trazer essa discussão para que todos tomassem ciência e saber de fato o que vem ocorrendo na nossa região. E já lamentar a ausência do Ministério Público, bem como o representante da Procuradoria, que se fazia necessário para acompanhar todo esse processo desde o início. Porque nós, aqui da Zona Norte, somos um pouco receosos principalmente quanto a questão de grandes obras que vieram para nossa região e se tornaram eternas grandes obras não realizadas. Temos aqui na região essa grande questão que todos aqui têm conhecimento do Rodoanel, que foi um grande prejuízo para a Zona Norte, uma obra de suma importância não só para a Zona Norte, mas como para toda a cidade de São Paulo. Assim que for concluída e até hoje está naquele imbróglio, nada se avança e fica parado, causando um grande prejuízo, inclusive um grande desrespeito ao dinheiro público. E as várias obras que já tem do metrô por aí, diante de outras estações, como foi mencionado por colegas aqui, acabam tendo um tempo muito duradouro e sempre muito aquém daquele que vem prometido, daquele que a gente espera, do qual nos é apresentado quando tem audiências semelhantes a essa. Mas vamos lá. Então parabenizar a todos aqueles que participaram dessa história de luta pela vinda, pela chegada do metrô aqui na Zona Norte. Porque essa história começou do metrô de Santana, quando várias lideranças solicitaram a prolongação do metrô, chegou-se até o Tucuruvi que é a linha azul e houve uma grande expectativa de prolongamento até Guarulhos. Creio que diante de estudos técnicos, com algumas questões que foram avaliadas até contemplando um número maior de estações, acabou formando a linha

Celeste que vai vir de um outro lado e acabará contemplando uma outra região da norte, que também vai trazer uma melhoria para a gente. Então, eu gostaria que fosse mencionado na devolutiva aqui do metrô, do pessoal que vai dar uma devolutiva, se pudessem mensurar prazos mais precisos. Foi apresentado um gráfico que, parece, se não me falha a memória vai começar com a execução de fato, acho que em 2024, se não me engano. Se pudessem mensurar prazos mais precisos, bem como o aporte financeiro, como é que está essa questão? Como é que vai ser de uma maneira mais clara para que a população pudesse entender. Mudando um pouco o tema, vocês vão mexer numa região que é muito complexa, falando mais especificamente aqui da nossa região, a região ali do terminal de cargas. Então, acho que se fará necessário futuramente, discussão com temas mais específicos. Então gostaria de contar com a sensibilidade de vocês de trazer essas discussões com pautas específicas para que pudéssemos discutir, principalmente em relação ao terminal de cargas. Como nosso amigo Ramos mencionou ali nós temos também o Rio Cabuçu, o Córrego Cabuçu que causou um grande transtorno para vários moradores de vários bairros da nossa região durante muito tempo. E hoje, ali, diante da notícia do metrô, já está ocorrendo várias transformações na região. Então, a gente precisaria de discussões mais específica em relação a isso, inclusive em relação a duas PPP que existe ali, duas PPP da habitação que existe na região do terminal de cargas. E também já existe um projeto de equipamento de saúde a ser implantado ali. Por isso que essas discussões têm que ser trazidas, de questões mais regionalizadas, para ver até onde vai impactar. Se essas PPPs vão avançar em função do metrô ou se no bairro os equipamentos de saúde vão poder ser inaugurados. E qual a contribuição que vocês vão trazer dessas questões? Então seria basicamente isso. Só reforçando o prazo da obra, o aporte financeiro para que trouxesse essas discussões a qual eu mencionei, mas de forma regionalizada e não de uma forma tão ampla que se faz necessário diante da legislação uma audiência pública, mas que a gente pudesse trazer departamentos mais específicos com essas discussões aqui para nossa região. Muito obrigado.

[01:52:52] Anselmo Guimarães

Obrigado a Nelson Ferreira Filho pela participação. Vamos passar então agora para o segmento de conselheiros. Nós já tivemos aqui a participação de uma conselheira falando no bloco da sociedade civil e agora vamos chamar Ailton Bolignare, do CADES, Conselho de Meio Ambiente também. Enquanto ele sobe aqui só registrar que Yasmine

Altemar da Silva, que também nesse segmento de conselhos de meio ambiente havia se inscrito e tinha optado por encaminhar por escrito, só que acabou não encaminhando o texto. Nós até mandamos um e-mail para ela. Se chegar aqui durante os nossos trabalhos, a gente faz a leitura. Caso não dê tempo, obviamente vai constar no processo de licenciamento. Mas daqui a pouco a gente fala de novo como que vão ser as próximas etapas após o encerramento da audiência. Mas então, dessa forma, dando prosseguimento, muito obrigado pela presença, Ailton. A palavra é sua.

[01:54:03] Ailton Bolignare

Eu que agradeço a oportunidade. Boa tarde a todos e a todas. Esse é um momento muito esperado pra nós aqui, moradores da Vila Maria. Eu acompanho o senhor Daniel na Associação Comercial, já nesse período de no mínimo 20 anos. Fui membro do Conselho Participativo, onde levamos esse questionamento em algumas audiências com prefeitos e representantes sobre a implantação do metrô. E como membro do CADES, do Conselho do Meio Ambiente - pós-graduando em Direito Ambiental, nada mais -, estou preocupado aqui com esses projetos. Nós acompanhamos também, e houve a demonstração do Projeto Rio Tietê. Esse projeto, Rio Tietê, fará melhorias na nossa região. Então, provavelmente são setores, situações onde eles haverão de convergir. Então, eu peço para que os engenheiros estudem, porque todo projeto de melhoria ambiental paisagística em nossa região, eu acho que eles precisam conversar. Eles terão que interagir, porque senão de nada adianta criar-se um projeto e uma coisa acabar realmente atrapalhando a outra, enfim. Então a minha preocupação ambiental como membro do CADES será: todo e qualquer projeto analisado aqui em nossa região que ele tenha esse mínimo de preocupação para que eles se complementem. O Rio Tietê ele fará uma grande alteração na Guilherme Cotching, em Travessa da Guilherme Cotching. Então, o metrô, eu peço aos senhores responsáveis que verifiquem essa situação, porque nós vamos cobrar dos entes públicos também a realização do Projeto Rio Tietê. E o metrô, claro que é uma obra importantíssima, já que a nossa região concentra muitos trabalhadores de outros municípios. Outras regiões não são tão habitadas. A nossa região parece não ser tão habitada, mas ela concentra muitas, muitas empresas e as pessoas têm que se deslocar de espaços longínquos até aqui. O metrô vai facilitar e muito essa mobilidade das pessoas. Agradeço mais uma vez a oportunidade. E sobre compensação ambiental, árvores nativas, por favor, nada de palmeiras imperiais, etc, etc, etc. que simplesmente acabam querendo mostrar uma

grandeza que na realidade nós não precisamos. O projeto paisagístico dos senhores espero que contemplem as árvores nativas e corredores polinizadores e isso vai ser de suma importância para amenizar os impactos gerados por essa grande obra. Muito obrigado.

[01:57:03] Anselmo Guimarães

Muito obrigado Ailton Bolignare pela participação. Ele que é conselheiro do CADES, de Meio Ambiente Municipal. Com isso a gente encerra então as manifestações de conselheiros de meio ambiente. E agora aqui, já cumprimentando e saudando, gostaria de convidar pra fazer uso da palavra o subsecretário de Assuntos Institucionais do município de Guarulhos, que está aqui representando o prefeito Guti, Sr. Carlos Eduardo Barreto, nós damos as boas-vindas já registrando aqui a participação, cumprimentando em nome dele, prefeito Guti, fique à vontade. São minutos também. Muito obrigado por participar conosco.

[01:57:48] Carlos Eduardo Barreto

Boa noite, boa noite a todos. Gostaria de trazer aqui os cumprimentos do prefeito Guti a todos do CONSEMA, a todos do metrô e a todos os presentes moradores aqui da grande região. Bom, eu deveria vir aqui trazer só essa saudação do Prefeito e da nossa cidade. Mas eu não poderia deixar passar a oportunidade de quebrar também o protocolo, porque sou morador de Guarulhos, e só quem é morador de Guarulhos acho que sabe o impacto que o metrô vai trazer para nossa cidade. Somos uma cidade que tem uma extensão territorial de 320 quilômetros quadrados, mais de 1 milhão e 400 mil habitantes. Nós temos o maior aeroporto do nosso país. E o número de passageiros intermunicipal que se desloca da cidade de Guarulhos para a cidade de São Paulo é de mais de três milhões por mês. Eu, há muito pouco tempo atrás, ainda pegava um ônibus intermunicipal para sair de um bairro chamado Jardim Fortaleza, que fica lá nos rincões da cidade de Guarulhos, para ir até a Armênia. E o tempo estimado, de uma viagem como essa, é de mais ou menos duas horas se não tiver nenhum evento extraordinário. Vocês imaginem então, com a vinda do metrô para nossa cidade, aqui, para nossa região. Por que não? Porque Guarulhos é também uma extensão aqui da Zona Norte. O impacto que não vai trazer para a vida desses 3 milhões de passageiros/mês, na economia de tempo, na qualidade de vida. Então, quebrando aqui o protocolo, eu não poderia deixar aqui de me manifestar também. Até com bastante emoção, pedi para

que Deus possa iluminar a cabeça dos nossos próximos governantes também. Que possam ter um comportamento republicano e estadista para dar seguimento na realização dessa obra. E agradecer pelo momento de poder trazer aqui um pouco da história do povo Guarulhense para todos vocês. Obrigado. Boa noite.

[02:00:21] Anselmo Guimarães

Muito obrigado. Os cumprimentos aqui ao subsecretário de Assuntos Institucionais do município de Guarulhos, Carlos Eduardo Barreto, aqui representando o prefeito Guti, de Guarulhos. Muito obrigado e com isso fica nossos registros. As pessoas que não puderam encaminhar suas contribuições, por favor o façam para o e-mail consema@sp.gov.br. A gente vai compilar essas manifestações junto com essas que estão aqui e encaminhar para a Cetesb. O processo é digital e pode ser acessado por todos aqueles interessados. Tem um procedimento correto que depois o Rodrigo pode falar no final. Mas nós vamos então agora às manifestações dos representantes do empreendedor e também da equipe que efetuou os trabalhos técnicos. Vamos convidar novamente aqui para subir na tribuna para fazer o uso da palavra. Então, apenas lembrando que o engenheiro Epaminondas Duarte Junior, Departamento de Planejamento e Anteprojeto de engenharia que fez uso da palavra inicialmente, e também o geólogo José Luiz Ridente Júnior, da Prime Engenharia, convidado novamente. São 15 minutos mais 15 minutos, tem até 30 minutos. Vocês podem compor isso da melhor forma possível para fazer os comentários que forem pertinentes aqui. Caso vocês convidem técnicos ou outras pessoas a fazer uso da palavra, a gente só pede... eu estou vendo o Cortez aqui, vou pedir ao Cortez que se identifique, até para ficar registrado para as pessoas que estão também conosco nas redes sociais, na transmissão. Seja bem-vindo, obrigado.

[02:02:10] Luiz Cortez

Obrigado. Boa tarde. Sou o Luiz Cortez, gerente de Planejamento e Meio Ambiente do Metrô de São Paulo. Quero agradecer a presença de todos, agradecer as contribuições muito importantes. O objetivo da Audiência Pública Ambiental é exatamente colher essas contribuições que nos permitem aprimorar e aprofundar os estudos e as medidas mitigadoras necessárias, e vou fazer o uso brevemente da palavra aqui para falar de um assunto que eu sei que é extremamente importante, que é um impacto que causa realmente um efeito importante na vida daquelas famílias que forem afetadas pelos

processos de desapropriação. Então, vou falar dos processos de desapropriação em relação às propriedades que têm documentação regular e também dos processos de reassentamento para aquelas famílias vulneráveis que hoje ocupam, moram em ocupações e que, pela implantação da obra, vão ter que ser desalojadas. Primeiro, falando do processo de desapropriação, no EIA/RIMA e nas imagens que foram mostradas aqui pelo geólogo Ridente já existe uma delimitação preliminar das áreas que serão afetadas, que serão objeto de desapropriação. O EIA/RIMA está disponível para consulta on-line, então é possível, a qualquer momento, as pessoas verificarem. Mas eu quero deixar aqui um alerta: o projeto segue em Desenvolvimento, segue em detalhamento e pode sofrer ainda alguma alteração. A gente acredita que não serão alterações muito expressivas, mas pode ter uma redução da área desapropriada como pode ter, eventualmente, algum acréscimo. Então, não tomem por definitivo porque nós estamos ainda na etapa de licença prévia e na etapa do projeto funcional, e esse projeto será detalhado. Deixar bem claro que todas as desapropriações que são feitas pelo Metrô de São Paulo são feitas a valor de mercado e são feitas com pagamento em dinheiro, digamos assim, com pagamento à vista. Não há pagamento por precatórios, não há. Não existe pagamento por precatório das desapropriações. O metrô de São Paulo, que faz as suas desapropriações pelo valor de mercado. Aquelas benfeitorias que tenham sido feitas, mesmo que muitas vezes não regularizadas na matrícula, também são consideradas, também entram na precificação. Nós, num esforço que a gente tem feito contínuo de melhorar os processos, de reduzir os impactos para a população afetada, nós vamos, na Linha 19, adotar procedimento inédito, que é o de uma vez publicado o decreto de utilidade pública e notificadas as pessoas que serão afetadas pela desapropriação, o metrô, em paralelo, vai ter um perito contratado que vai estabelecer o valor de mercado. Nós vamos chamar esses proprietários para negociar e para fazer um acordo sem que haja o ajuizamento de ação. Então, como uma compra e venda, digamos assim, entre duas partes. O valor é tanto, estamos propondo este valor aqui. Se eu tenho condição de aceitar, vale a pena? A família concorda, o proprietário concorda, a proprietária? Muito bem. Faz o procedimento da documentação, faz o pagamento à vista e está resolvido o problema. Caso haja: ou discordância em relação ao preço proposto, ou alguma pendência documental mais séria, aí, necessariamente, tem que ser ajuizada a ação de desapropriação. Uma vez ajuizada a ação, o metrô faz um depósito do valor que ele propõe uma parcela de 80%. O juiz nomeia um perito. Esse perito estabelece o valor e, mediante o depósito pelo

metrô da parcela restante, até que chegue no valor do perito. Uma vez feito isso, o juiz então caminha para a emissão na posse, que é o momento em que o proprietário ocupante terá 30 dias para desocupar o imóvel e, no momento da desocupação, levanta a integralidade do valor. Valor também de mercado determinado por um perito judicial. Pode sobrar ainda alguma pendência. O processo eventualmente, poucos casos podem se alongar ou, se houver pendências documentais muito graves, por exemplo, uma disputa de posse, uma posse que não é clara se o proprietário é fulano ou beltrano, e também se ainda persistir um desentendimento em relação ao valor do bem. Mas, nesse caso, o valor determinado pelo perito judicial será o suficiente para que seja dada a emissão na posse e que o proprietário receba a integralidade daquilo. Ainda que possa depois vir a receber mais no encerramento do processo - receber mais no sentido de alguma diferença a mais. Então, o processo é esse. Preferencialmente sem necessidade de ajuizamento, com o valor de mercado acordado entre as partes e, se não houver o acordo ou se houver algum problema documental mais grave, aí nós vamos para o processo judicial. Mas sempre com pagamento à vista no momento da emissão, na posse ou no momento da transferência dos documentos. Se for por acordo, é sempre sem envolver qualquer tipo de precatório. Acho que isso dá muita tranquilidade às famílias e é muito importante. No caso de imóveis que estão alugados ou que venham a ser alugados no transcurso desse processo, o inquilino não tem direito a indenização. A desapropriação é feita do imóvel com o proprietário. Ele pode até, nesse processo, falar: "meu imóvel ficou vago, eu quero alugar porque não quero perder a renda". Não tem problema. Só que na emissão, na posse, o inquilino vai ter que desocupar. Isso para os imóveis, digamos, regulares. O outro problema, que é um problema ainda mais grave e social é o problema das famílias vulneráveis, que estão em assentamentos irregulares. Essas famílias, nós temos um regulamento de atendimento de reassentamento de famílias vulneráveis e de comércio vulnerável também. Essas famílias passam por um processo de gerenciamento social, em que a gente faz o arrolamento e identifica as famílias, verifica a documentação porque, evidentemente, para que ela tenha o direito à moradia, ela precisa comprovar que realmente morava ali, que é realmente fato, merece esse direito, faz jus a esse direito. Mas isso, naturalmente, é um processo que a gente apoia, ajuda, ajuda obter a documentação. E o metrô garante o direito à moradia de duas maneiras, por decisão da família: ou por uma indenização, indenização pelo valor daquelas benfeitorias daquela moradia que a pessoa tem posse ou por uma nova unidade habitacional. E,

mais recentemente, essas unidades habitacionais, a proposta é que o próprio Metrô se encarregue de projetar, construir essas unidades e entregar com isso tendo garantia de um cronograma bastante curto. O que pode acontecer na eventualidade de um descolamento de um descasamento entre o cronograma do empreendimento Metrô Linha 19 com o cronograma das unidades habitacionais. Então, se for preciso desocupar a área antes que a unidade habitacional esteja pronta e a pessoa possa sair da sua habitação e ir para a unidade nova, ir para o apartamento para a casa nova, então é pago um auxílio moradia mensalmente até que seja possível entregar as chaves da nova habitação, da nova casa. Para aqueles que optarem pela indenização, recebe a indenização no momento em que desocupa a sua casa, o seu imóvel e o processo, nesse caso, está encerrado para as duas partes. O que a gente tem feito? O esforço é de casar os cronogramas de tal forma que a gente possa entregar as moradias dignas, construídas dentro dos padrões das normas, para que as pessoas possam efetivamente serem ressarcidas no seu direito à moradia e ter inclusive um ganho por ter uma moradia melhor regularizada, com documentação, com tudo aquilo que de fato merecem pelo esforço que fazem e por aquilo tudo que já sofreram na nossa cidade. Então, queria deixar isso bem claro para que todos possam entender como é processo e se tranquilizar. Eu sei que há um impacto forte, é uma família que vai ser desapropriada, mas pelo menos ter a garantia de que vai receber à vista o valor de mercado do seu imóvel ou, se forem reassentados, se for uma família vulnerável, que vai receber uma nova unidade habitacional ou o ressarcimento financeiro. Isso é muito, muito importante. A gente sabe disso, tem trabalhado para isso. Estou muito contente, inclusive de poder anunciar para vocês esse procedimento de acordo, que eu acho que é muito mais justo e muito mais tranquilo para as duas partes envolvidas. Aproveitar, deixar aqui o contato. Nós temos uma coordenadoria de atendimento às famílias, à comunidade... Eu tenho que me dirigir à mesa. Só pedi que faça depois a pergunta à mesa, se for possível. Mas, desculpe... quebrei aqui. Mas é... sim, sim, obrigado. Mas eu quero aproveitar pra dizer que nós temos uma coordenadoria chamada Coordenadoria de Gestão de Partes Interessadas CGP, dentro do Departamento de Meio Ambiente. Apresentar a Livia Fortes, a Livia é a coordenadora responsável pela área junto com toda a equipe e deixar o e-mail de contato... você não quer vir falar aqui, Livia, o seu e-mail, por favor? Deixar o e-mail de contato, então qualquer dúvida, qualquer informação adicional que vocês queiram, ao longo de todo o processo de implantação da obra, a área da Livia é o ponto de contato e ela vai estar aí, ela e toda

equipe sempre disponível, inclusive se quiserem solicitar o agendamento de uma apresentação de mais um esclarecimento sobre algum ponto específico, eles estão encarregados disso. Existem também os outros canais de comunicação do metrô, como o Serviço de Informação ao Cidadão, o SI, que é a Ouvidoria. Mas, do ponto de vista de novos empreendimentos, a Livia é sempre o primeiro ponto de contato. É o que vai ser mais rápido.

[02:13:44] Livia Fortes

Boa noite a todos. A nossa área de Coordenadoria de Gestão de partes interessadas tem um e-mail, que vou disponibilizar aos senhores. Qualquer dúvida pode entrar em contato que nós vamos responder em breve, de forma breve. O e-mail: documentoscgp@metrosp.com.br. Obrigado.

[02:14:12] Anselmo Guimarães

Eu só queria pedir licença, Cortez, você tinha informado que no EIA/RIMA consta os imóveis, né? Esse estudo preliminar. Eu queria que você detalhasse onde o pessoal pode encontrar isso melhor no estudo de impacto ambiental, onde melhor localizar no site e em que seção. Eu recebi um pedido de esclarecimento aqui. Se você puder sucintamente.

[02:14:39] Luiz Cortez

É, o EIA/RIMA está disponível on-line, no site do metrô, é o www.metro.sp.gov.br. Navega lá nos menus que você vai encontrar o EIA/RIMA que está lá disponível, vai ficar disponível. E, folheando ele, eu sei que é um documento de mais de mil páginas, mas tem lá as imagens com a delimitação nesta etapa de projeto de quem será afetado. Muito obrigado, Anselmo. Muito obrigado.

[02:15:16] Anselmo Guimarães

O Epaminondas agora vai falar também, é isso? Tem mais 15 minutos.

[02:15:23] Epaminondas Duarte Júnior

Eu queria começar... eu vou responder a cada uma das perguntas junto com o auxílio da equipe técnica do metrô. Nós estamos aí com o pessoal da gerência, o pessoal técnico da Gerência de Planejamento e Meio Ambiente e com a equipe técnica da

Gerência de projeto básico que, nesse momento, é a equipe que está desenvolvendo o projeto básico, que é o detalhamento daquilo tudo o que nós falamos. Mas eu queria começar dizendo o seguinte: se nós estivéssemos encerrando agora a nossa audiência pública, a gente ia para casa talvez pensando - poxa, que legal que o metrô se preocupa com a desapropriação, que legal que ele se preocupa com os desapropriados. Bom, é verdade, é verdade, mas a desapropriação é uma parte de um evento. A linha vai... vou tirar a máscara, tudo bem? Com licença, pessoal. Está bem. Bom, então dizendo. Nós íamos ficar com essa última impressão. Uma impressão boa. O metrô faz desapropriação? Faz. O metrô se preocupa? Se preocupa. O metrô dá orientação? Dá orientação. Mas vamos lembrar algumas coisinhas só rapidamente. São 684 mil passageiros transportados por dia. 684 mil passageiros transportados por dia. Nós ouvimos o representante da prefeitura de Guarulhos dizendo que ele levava duas horas, entre uma hora e meia e duas horas. Se você, com a linha 19 pronta, se você entrar na estação Anhangabaú, em 30 minutos você está no Bosque Maia, 30 minutos. Vila Maria, 15 minutos. Então eu queria que a gente lembrasse também dessas informações. O metrô tem rapidez, o metrô tem confiabilidade. Você entrou na estação, daqui um pouquinho o trem passa. Regularidade, a cada dois minutos passa o trem do metrô. É uma regularidade fenomenal. Fica esperando no ônibus. No ponto, por exemplo, aconteceu uma batida, choveu e alagou, uns três minutos de intervalo se foram. O metrô tem energia limpa. Ele evita a emissão de poluentes. O metrô pode diminuir o tráfego de veículos, pode diminuir. Então, eu queria que a gente lembrasse também dessas informações para não ficar pensando somente em desapropriação. Fazer um empreendimento como uma linha de metrô, numa região altamente densa de população e de atividades como São Paulo e Guarulhos, Vila Medeiros, Vila Maria, Jardim Brasil, Jardim Julieta, na região do Centro, do Bosque Maia, perto do Senai. Gente, olha que importância tem o metrô? Vai causar desapropriação? Não tem como não causar desapropriação. Passando numa área altamente de alta densidade populacional, tem. Mas vamos tentar mitigar. É aquilo que o Luiz Cortez acabou de dizer. É um jeito de dar ao desapropriado pelo menos uma satisfação daquilo. Olha, o metrô está fazendo o melhor possível para lhe pagar o seu imóvel que ele reconhece. Desapropriação é ruim? É péssimo. É péssimo. Só que para se fazer uma linha de metrô aqui em São Paulo, infelizmente tem que desapropriar. Bom, gente, eu vou passar rapidamente. Eu vou pedir de vez em quando ajuda para o pessoal técnico. Eu sou apenas o chefe de departamento, de um dos departamentos. Nós temos gente muito qualificada aqui para

nos auxiliar. Se eu não conseguir transmitir da melhor maneira possível a resposta e alguém não entender, a gente chama alguém especial para responder. Então, vamos começar com o senhor José Ramos, o senhor falou do Pátio Vila Medeiros. Realmente, realmente que poderia causar uma umidade relativa do ar. A gente viu, pela apresentação do Ridente, que realmente o metrô está pensando em cada uma das situações que possam ocorrer. Quando ele está colocando a sua linha, os seus equipamentos, os seus acessos, os seus terminais de ônibus, se houver. Então não é simplesmente o metrô chegou, arrasou e montou um pátio. O pátio é fundamental para a linha. Não existe linha de metrô que não tenha pátio. E aquele foi o local escolhido. Pergunta que foi colocada é se vai estar no primeiro andar ou se vai estar no segundo andar ou no terceiro andar. Não existe primeiro andar, não existe segundo andar. Vai ter o pátio Vila Medeiros. Vai sair um DOP, vai ser desapropriado, vai ter o pátio Vila Medeiros. Fiquem tranquilos, fiquem tranquilos. O nome Jânio Quadros, o nome e os outros nomes que foram colocados. O Metrô tem tem uma norma. Alguém me falou? Eu pedi um auxílio aos meus companheiros, né? Vamos lá. Os nomes das estações são preliminares. Quando nós estamos fazendo desde o primeiro desenho da rede e depois o projeto Diretriz Funcional Básico, você precisa de uma referência. E não adianta, nós já tentamos colocar: Estação um da linha tal, Estação dois da linha tal. Não dá. Tem que ter um ponto de referência e é escolhido esse nome preliminar. E depois, sim. Vai ter um estudo mais profundo de nomenclatura. Pesquisa com a população residente. Então, não é simplesmente escolhido um nome e é aquilo lá, tá? Por enquanto, os nomes de estações são preliminares. Ok? É merecido, Jânio Quadros. Conheci também, tá? Não vejo... mas teremos que passar por essa fase. Eu não sei se eu confundi, mas eu acho que eu estou respondendo pro Daniel. O Daniel é um companheiro da Associação Comercial de São Paulo. Como ele disse da poesia, ele esteve diversas vezes lá, tanto no Centro quanto lá, na Augusta. E a gente sempre diz que a Associação Comercial é uma parceira muito forte do metrô e tem nos apoiado muito. E fiquei muito contente de encontrar o Daniel aqui e com o discurso que ele fez. E ele fala da estação Jânio Quadros e acho que foi ele quem colocou. Outras pessoas também colocaram. Ele citou toda a história, realmente é aquilo que ele falou. Mas, na sexta feira nós fizemos uma prévia dessa audiência pública lá para os funcionários do metrô, para todo o metrô foi (inint) [02:24:21], e eu fiz questão de, ao passar por aquele desenho que a aparece a estação Vila Maria, quando eu dei o zoom, de citar o tanto que a Associação Comercial da Vila Maria de São Paulo, da sucursal Vila Maria tinha

pedido. E eu também ficava feliz de nesse momento estar falando: Olha, está chegando o metrô, está chegando o metrô. E vai demorar um pouquinho, vai. E eu vou falar um pouquinho mais na frente sobre a parte referente a cronograma. Se eu estiver pulando alguma coisa, gente, depois mande um e-mail que a gente responde direto para cada uma das pessoas. Bom, a Sueli do CADES. O pessoal do meio ambiente me disse o seguinte: Plantas nativas sim. Plantas nativas sim. Não só porque é um requisito legal, mas porque também eles entendem que isso é importante, tá? A gente fica... Bom, você falou da cultura de pagamento de desapropriação. O Cortez acabou de explicar o rito que é seguido. É muito sério. Eu tenho essa novidade que ele acabou de apresentar para esta linha. É o seguinte pessoal, se alguém estiver dizendo: "Minha casa vai ser desapropriada". Não é verdade ainda. Minha casa pode estar numa área de estudo que está no EIA/RIMA. Como o Luiz Cortez acabou de dizer. Os estudos estão sendo desenvolvidos. Pode ter pequenas alterações, pode ter. Alguém falou de desapropriação de quadra, eu vou chegar lá. O metrô desapropria estritamente o necessário para colocar o seu empreendimento ou estação ou poços de ventilação, ou os acessos. O metrô não desapropria para outro fim. E o metrô, ao escolher essas áreas, já analisou todo o entorno, todo o entorno. Muitas vezes me perguntam por que não puxou um pouquinho na quadra mais pra lá pra não desapropriar a minha casa, o meu empreendimento. O metrô, pessoa, ele estudou isso aí e escolheu o melhor caminho a ser feito. O melhor traçado. Então, a cultura de desapropriação. Não deixem, enquanto o metrô não disser: "Já temos a lista". Depois do projeto básico, com o pessoal que vai acompanhar o processo até lá. Não deixem que as pessoas submetam outras, que às vezes não entendem o que está acontecendo, dizer: venda logo a sua casa. Você vai dizer que ainda não existe esse processo aí. A falta de plantas na cidade. Falta mesmo. Na minha região, eu moro no Jardim São Paulo e Santana. Falta como em toda a região. E eu acho que tem razão. Mas o metrô, ele tem um processo de ajudar isso aí, mas o metrô não tem... ele é um, um dos atores presentes em São Paulo. Precisamos correr... (inint) [02:27:46] isso, precisamos... Não, haverá. Como foi muito bem explicado, muito bem explicado. E como o Manuel disse também: existem os requisitos de fazer a compensação ambiental e são seguidos, o metrô segue. Ok? Falou que mora em Cidade Antiga, que tem... às vezes cidade antiga é até melhor de outros que chegam para atrapalhar a gente. Não sei se é porque eu sou muito antigo. Pode ser por isso. Do Bruno Morais: desapropriação na área do Pari. Eu não entendi direito, mas o pessoal fez pra mim uma resposta. Opa... Bom, há uma informação de que a

área do Pari é tombada pelo Iphan, é isso né? É isso. (Inint) [02:28:53] Isso, é pela União. (LD2: Pela Conpresp) [02:28:53] Isso é Conpresp. Perdão, Conpresp. Aqueles galpões do pátio Pari. Eu não achei aqui a minha colinha que os meninos prepararam. Ah, está aqui. A área do pátio Pari é tombada pelo Patrimônio Histórico Resolução 0616 Conpresp.

[02:29:17] LD2

Tombado lá no pátio são apenas algumas construções e não a área do pátio todo. Não a área toda, apenas alguns galpões.

[02:29:25] Epaminondas Duarte Júnior

Agora, o pátio do Metrô não é lá, né? Lá tem negócios com CPTM e...

[02:29:32] LD2

Está sendo desapropriada uma quadra toda para a construção da estação Pari, sendo essa área do pátio contígua da estação? Esse foi o meu questionamento.

[02:29:40] Epaminondas Duarte Júnior

Existem duas estações Pari, né? A do Metrô e da CPTM. (Inint) [02:29:46] O perímetro de desapropriação que o Marcelo Pinheiro está perguntando. Então, a mesma coisa. As pessoas estão preocupadas com a notícia, é assim mesmo, gente. Nós, que temos conhecimento, nós que moramos na área, não podemos deixar o pessoal entrar nesse clima. O metrô desapropria, desapropria. Só que o metrô vai transportar... vou de novo: 684 mil passageiros por dia. O metrô dá ganho de qualidade de vida. O metrô faz a pessoa não precisar despendar entre 01h30 e duas horas para sair de um local a outro. Ele economiza 60 minutos em cada viagem. Isso é qualidade de vida, isso é qualidade de vida.

[02:30:34] Anselmo Guimarães

Queria pedir ao Epaminondas então que já vá para as conclusões. Já está encerrando o tempo aqui.

[02:30:40] Epaminondas Duarte Júnior

Posso passar rapidamente por todas elas? Eu não vou fazer comentário além daquilo que foi. Eu precisava falar aquele introdutório pra gente não ficar com uma ideia de que é só desapropriação. Eu vou passar rapidamente, gente, porque eu tenho que encerrar. Tem o rito de encerramento e qualquer dúvida aqui passem para a área da Livia e a gente responde por e-mail. Deixa eu passar rapidamente aqui. Desapropriação de área Pari já foi. Youssef fala de recursos para o Parque Municipal do Trote, aí a gente tem que ver com a prefeitura, né? Recursos pro Parque Municipal, o próprio nome diz: Parque Municipal do Trote. Impacto na obra, atraso na obra e aditivos. Só se faz aditivos quando há necessidade. Sr. Youssef, estava aqui na frente. Ele está aqui. Se o senhor desconfia de algum aditivo. De algum problema sério. O Ministério Público, o Metrô, a gente está aberto. Não temos nada a ver com isso. Agora não pode, numa audiência pública gravada dessas, a gente fazer algumas insinuações com relação ao metrô, uma empresa séria como o metrô. E quando a gente fala de aditivo, é preciso tomar cuidado do jeito que a gente fala. Eu preciso terminar, por favor. (Inint) [02:32:05] Não é direto, não é direto. O aditivo e o impacto ambiental, não há confusão com relação a isso. O Roberto Theodoro mostrou no seu discurso parceria com o Metrô e é isso que nós temos que fazer. Ao invés de começar a encontrar problemas, vamos tentar achar solução, vamos deixar as pessoas mais calmas. Vamos mostrar a qualidade que o metrô está trazendo pro bairro. Porque a hora que o metrô chegar, escola, saúde, uma série de coisas vão acontecer no bairro. Até as plantas que são tão necessárias. Nelson Ferreira, a ausência do Ministério Público e outros. Sim. Mas é divulgado na imprensa e divulgado nos blogs de transporte. Então, não é culpa do metrô. O cronograma, o cronograma apresentado, ele é uma posição a ser vencida. Existem uma série de coisas que podem acontecer. Pode, por exemplo, ao início da obra, aparecer recursos e mais recursos. E aí? É culpa do metrô? Tem algumas coisas que também a gente precisa tomar cuidado. Hoje a sociedade está muito aberta para essas coisas e às vezes não pensa direito antes de entrar com recurso contra uma obra tão importante como algumas que existem aí. Eu esqueci o nome da pessoa do CADES que falou da melhora ambiental. Precisa conversar para convergir o projeto Rio Tietê, precisa mesmo. Mas eu lançaria aqui uma sugestão que, por exemplo, falou da saúde e falou da habitação, do transporte e do Rio Tietê. A sociedade pode juntar e fazer uns seminários e uma discussões. Não só de teoria, mas de discursar rapidamente em relação à região. Eu sugiro que a Associação Comercial, por exemplo, junto com vocês do CADES, se reúna e monte um grupo e faz. O metrô vai ser um convidado? Virá, com certeza. Fará parte

dele. Aí vêm os outros também. Faltam só dois. Eu já estou encerrando. O CADES já foi. Ah, o senhor subsecretário de Assuntos de Guarulhos. Estaremos em Guarulhos quinta-feira fazendo a apresentação da audiência pública lá. A gente agradece. Agradece a palavra do prefeito e do seu assessor. Bom, eu acho que eu passei rapidamente. Se eu não completei, por favor, tem o e-mail, mandem. A equipe responde, o Luiz Cortez, gerente, responde. Eu participo. Tá bom? Muito obrigado.

[02:35:09] Anselmo Guimarães

Obrigado, Epaminondas.

[02:35:10] Epaminondas Duarte Júnior

Obrigado. E somos todos metrô, tá bom?

[02:35:13] Anselmo Guimarães

Muito obrigado engenheiro Epaminondas. Já foi utilizado 30 minutos da fala do empreendedor. O José, da Prime, gostaria de fazer um pronunciamento final, caso todos estejam de acordo. Acho que até no objetivo de esclarecer, tudo bem? Eu peço apenas que seja breve. Então, por favor.

[02:35:48] José Luiz Ridente Junior

Com licença, vou tentar apresentar algumas das respostas aqui diretas ao tema socioambiental do empreendimento e diretamente relacionadas ao estudo de impacto ambiental. A primeira, feita pelo José Ramos, foi falado sobre as áreas contaminadas ali no pátio Vila Medeiros. O estudo levantou todas as áreas ali. Ele está identificado. E todos os procedimentos futuros a serem tomados com a contaminação daquela área estão ditos dentro do estudo. A área da Estrela, identificada no estudo como AC33. Então, essa área está lá identificada. A área da Toga, uma área conhecida como Dixie Toga, que se eu me lembro no estudo, foi vendida para a Bemis. E essa área fica fora do pátio. E foi verificada que a contribuição dela é para o Rio, não para a área da obra. Então, esse é um dado importante. Mas o importante de falar é que, assim, que foram identificadas, foram levantadas todas as áreas cadastradas na Cetesb e nas prefeituras municipais. Isso está tudo no estudo e foram definidos procedimentos de como se tratar essas áreas. Outra questão importante refere-se à questão da compensação ambiental, que eu acho que é uma coisa para ser esclarecida um pouco a todos vocês. Existe uma

lei federal, a Lei do SNUC, na qual ela prevê que, do montante do valor da obra é feito um cálculo e aproximadamente meio por cento é destinado à compensação ambiental. Esse dinheiro é depositado na conta da Câmara de Compensação Ambiental do Estado de São Paulo e ela faz a destinação dessa verba para a compensação ambiental. Existe um segundo aspecto que é o seguinte, toda a vegetação que é suprimida, que é manejada pelo empreendimento, existe uma compensação ambiental a ser realizada com o plantio compensatório dessas árvores. Então, são duas coisas completamente distintas e que o metrô cumpra a lei em ambos os temas: realizando o plantio compensatório do manejo da vegetação e a compensação ambiental pela Lei do SNUC. Então, isso é cumprido legalmente de maneira satisfatória pelo metrô em todos os seus empreendimentos. Outra questão que surgiu aqui é se há um aditivo na obra, há uma correção desse valor da compensação do SNUC? Sim, há uma correção desse valor. Esse valor é recalculado no final da obra e é feito um novo depósito para a câmara de compensação Ambiental do Estado de São Paulo para definir o destino dessa verba. Está ok? Só para finalizar, eu queria citar que a gente falou de uma série de impactos aqui. Mas se a gente olhar, os impactos são extremamente mais positivos do que negativos. Os impactos negativos desse empreendimento se restringem ao período de implantação. O restante dos impactos são extremamente positivos e é por isso que a equipe ambiental envolvida recomenda a aprovação e a implantação desse estudo. Por conta disso: os impactos negativos estão muito restritos ao período de implantação. E a operação, a utilização dessa linha, trará muito mais benefícios à sociedade da região metropolitana de São Paulo. Era isso, obrigado.

[02:40:04] Anselmo Guimarães

Muito obrigado. Então, com isso, a gente encerra os pronunciamentos aqui nessa audiência pública com relação aos esclarecimentos. Obviamente que o processo não termina aqui hoje, nós vamos ter mais uma audiência pública daqui dois dias. Estão todos convidados novamente a participar. E eu gostaria aqui de convidar pra fazer seus comentários, representando a Cetesb, Rodrigo Passos.

[02:40:33] Rodrigo Passos

Bom, vou tirar a máscara. Bom, eu achei isso muito enriquecedor para nossa análise, as contribuições de todos. Eu acho que... em que pé nós estamos. Como coloquei no início, todas essas contribuições serão transcritas, entrando mais em detalhe, e elas

vão ser juntadas ao processo de licenciamento. Então, a nossa equipe, que está acompanhando remotamente a audiência, vai considerar as contribuições. E essas contribuições vão fazer parte do processo de licenciamento. É um processo público e a transcrição da audiência vai estar dentro do processo e vai ser considerada no parecer da Cetesb. Então, se vocês, quem tiver interesse de consultar o processo, de acompanhar. Como o processo é digital, você pode, é possível se pedir um link junto a Cetesb para que vocês possam entrar, o cidadão possa entrar no processo e acompanhar até as contribuições, se elas foram consideradas, se elas não foram. É um processo extenso, porque, além do EIA, vai estar todo o processo: a contribuição dos outros órgãos, a contribuição das audiências, as complementações que a Cetesb vai pedir no estudo, né? Nós não fizemos nenhuma ainda. Possivelmente a gente faz um pedido de complementação. Nesse pedido, a gente pede complementação do que a gente achou, alguma dúvida que a equipe técnica tenha do EIA, e a gente pede também uma resposta oficial às contribuições das audiências. Chegando essa devolutivo do metrô a gente também complementa nossa análise e fecha o nosso parecer. Caso a gente conclua pela viabilidade, como falei no início, isso vai para o CONSEMA e o CONSEMA vai deliberar sobre a aprovação ou não do parecer. E aí o processo, o CONSEMA, deliberando pela aprovação, ele segue já com a emissão da licença. Então, quem tiver interesse de acompanhar o processo de licenciamento, se quiser anotar o e-mail, não sei, eu vou deixar registrado. Depois, no YouTube, vocês podem também pegar a fala que vai estar escrito lá, é o aadp_cetesb@sp.gov.br. Então: A, de amor; D, de dado; P, de pato; ADP; underline, que é aquela linhazinha, aquele hífen; Cetesb; arroba; sp.gov.br. E aí, no caso, é só passar um e-mail pra esse endereço eletrônico e solicitar: Gostaria de ter um link para dar vistas ao processo. E aí vocês vão ser orientados de como obter esse link, esse link vai ser encaminhado e acho que fica por um tempo determinado. E aí vocês podem... Como se fosse dar vistas físicas a um processo físico como era antigamente, em que você teria que agendar lá o nosso protocolo, mas hoje vocês conseguem fazer isso remotamente. Tá bom? Então é isso pessoal. Muito obrigado e parabéns pelas contribuições.

[02:44:08] Anselmo Guimarães

Agradeço então Rodrigo Passos Cunha, representante da Cetesb. Ele já deu a dica aqui de como acessar. Podem também encaminhar e-mail para o CONSEMA: consema@sp.gov.br. Em cinco dias úteis, toda a contribuição vai constar no processo.

E estamos à disposição também, toda a equipe do Governo do Estado de São Paulo, em especial a Secretaria de Estrutura e Meio Ambiente, para o apoio àquilo que pudermos esclarecer aqui. Então, em nome do secretário Fernando Chucre, presidente do CONSEMA, agradeço a presença de todos e declaro encerrados os trabalhos. Boa noite.