AUDIÊNCIA PÚBLICA – 14/07/2022

[00:00:15] Cerimonial: Senhoras e senhores, boa tarde. Sejam todos muito bem vindos. Damos o início ao rito para a 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 e fica proibido o consumo de alimentos e bebidas aqui no auditório. Destacamos também a necessidade de todos preencherem e assinarem a lista de presença, e as autoridades presentes deverão se identificar e serão encaminhadas a sentarem aqui na primeira fileira, seção da direita aqui no auditório. Informamos que no foyer encontra-se a lista específica para as inscrições das pessoas que desejarem se manifestar durante a audiência. As inscrições foram abertas às 16 horas e devem ser encerradas pontualmente às 18 horas. Destacamos que há uma versão física do Estudo de Impacto Ambiental, Relatório de Impacto Ambiental, disponível para consulta aqui no foyer. Pedimos a gentileza de ao final dessa audiência, na saída do auditório, entregarem os crachás para as recepcionistas. Qualquer dúvida, procure então nossas recepcionistas aqui na saída do auditório. Tenham todos uma ótima audiência; e para presidir essa audiência pública eu passo a palavra para o secretário-executivo do CONSEMA, o conselho estado estadual do meio ambiente, Anselmo Guimarães.

[00:01:37] Anselmo Guimarães: Muito obrigado, boa tarde a todos e a todas. Sejam todos bem vindos ao presente recinto para a realização dos trabalhos. Declaro abertos os trabalhos da presente audiência pública; e aqui, em nome do secretário de infraestrutura e meio ambiente e também presidente do CONSEMA, Dr. Fernando Chucre, em nome do estado de São Paulo, agradecemos a presença de todos e de todas. Sou Anselmo Guimarães, secretário-executivo do CONSEMA e gostaria aqui, já, de falar nesse momento inicial, falar sobre como se dão os ritos dos presentes trabalhos. A presente audiência pública, ela vai versar sobre o estudo de impacto ambiental e o respectivo relatório de impacto ao meio ambiente do empreendimento Linha 19-Celeste, trecho Bosque Maia - Anhangabaú, de responsabilidade da Companhia do Metropolitano de São Paulo, Metrô. A análise desse processo está se dando na Companhia Ambiental do Estado de São Paulo, que é a CETESB. Essa é uma audiência pública que em virtude das recomendações e cuidados frente ao controle e combate da pandemia do coronavírus está se dando de formato híbrido;

então tem o componente presencial e também o componente de participação remota por videoconferência. Então, aqueles que estão conosco nas plataformas digitais, solicitamos que... o uso preferencial de fone de ouvido e também que por favor mantenham os microfones fechados até o momento de ser convidado para fazer o uso da palavra. A transmissão dos trabalhos está se dando a partir do site do CONSEMA, o endereço é www.infraestruturameioambiente.sp.gov.br/consema. Lá, na página do CONSEMA, o interessado vai acessar, vai ter um banner onde ele clica e ele vai preencher um formulário onde informar essa opção de participação. A mesa dos trabalhos, ela é composta, além do secretário-executivo do CONSEMA, por mais dois conselheiros do CONSEMA, que porventura estivessem presentes em audiência, e também por um representante da CETESB. Hoje, está conosco aqui, não é o Rodrigo Passos mas a Regina de Castro Vincent representando portanto a Companhia Ambiental do Estado de São Paulo, desejamos a ela aqui as boas-vindas, muito obrigado por acompanhar os trabalhos. Vou falar agora um pouco do CONSEMA. O CONSEMA é o Conselho Estadual do Meio Ambiente do estado de São Paulo. Ele é o principal órgão consultivo, normativo e recursal integrante do Sistema Ambiental Paulista, cujas atribuições estão conferidas na própria constituição do estado de São Paulo. Então, dentre as principais atribuições do CONSEMA estão estabelecer normas relativas à avaliação, recuperação e qualidade do meio ambiente, avaliação de políticas públicas de relevante interesse ambiental, apreciação de EIA/RIMA e manifestar sobre instituição de unidades de conservação, zoneamentos, planos de manejo entre outras questões ambientais, além de conduzir audiências públicas para debates de assuntos de relevante interesse ambiental no âmbito do estado de São Paulo. As audiências públicas do CONSEMA, elas estão previstas a realização e o rito na lei estadual nº 13.507 e respectivo regulamento que então por força de lei será aplicado aqui hoje; nós vamos justamente passar sobre esse rito. As audiências, elas têm como definição e objetivo serem eventos abertos públicos onde são apresentados aspectos ambientais do projeto ou da proposta a todos os interessados. Têm o objetivo de dirimir dúvidas e também conhecer a opinião pública, recolhendo críticas e sugestões sobre processos de licenciamento ambiental sujeitos a EIA/RIMA, criação ou alteração de unidades de conservação, Zoneamento Ecológico-Econômico e outras questões de interesse ambiental, sempre na forma da lei. O edital de convocação com as respectivas regras, ele é publicado no diário oficial do estado, com 20 dias úteis de antecedência e também fica disponível no site do CONSEMA, além da publicação e divulgação em veículos de

grande circulação, essa circulação que é feita pelo empreendedor. Eu, como secretário executivo do CONSEMA, eu tenho a função regimental de conduzir os trabalhos de forma neutra e garantir a fala dos interessados de modo democrático e organizado. As inscrições para manifestação podem ser feitas de duas formas: a primeira, através do formulário que consta na página de audiências públicas do CONSEMA, vou repetir o endereço, é www.infraestruturameioambiente.sp.gov.br/consema, lá vai ter o banner onde ele clica, e acessa, e pode fazer a sua inscrição. para quem tem interesse em fazer o uso da palavra remotamente, vai receber um link para fazer o acesso à plataforma Microsoft Teams, onde está sendo transmitida através da plataforma de videoconferência; e também, aqueles que optarem por encaminhar o registro por escrito da sua manifestação, podem fazê-lo no próprio formulário, onde tem um espaço reservado para isso e nós efeturemos aqui na mesa a leitura das manifestações no tempo e na ordem de fala de cada um. Aqueles que estão aqui presencial, peço que se dirijam então, portanto, como já foi anunciado, à mesa receptora, que vai fazer... anotar o nome e a eventual entidade da qual participam e nós convidamos a vir aqui até a tribuna para fazer o uso da palavra. As inscrições para os oradores, para o uso da palavra, elas se encerrarão às 18 horas, ou seja, 60 minutos após o início dos presentes trabalhos. As falas ou a leitura das manifestações escritas serão realizadas no intervalo de tempo de acordo com a ordem de inscrição, de acordo com a segmentação da qual o interessado representa, cada um tem direito a uma manifestação. Representantes de entidades ou de órgãos públicos, pedimos que apresentem os respectivos mandatos de representação. Os trabalhos serão registrados de forma digital e também por escrito; digital, por áudio e vídeo, além da presente transmissão ao vivo que está acontecendo pela página do CONSEMA no Youtube; e também os registros por escrito vão conter a data, a hora, o local, a síntese da fala dos participantes, e a transcrição na íntegra também das falas. O CONSEMA definiu... agora já abordando sobre as partes do rito da audiência, O CONSEMA definiu através da sua norma que serão... que será dividida em três a audiência pública. No primeiro momento teremos lugar à apresentação do estudo onde de inicia com o representante do empreendedor, que terá 15 minutos para fazer uma exposição sobre a proposta, a localização. Na sequência, a equipe responsável pelo estudo técnico, a empresa de consultoria ambiental responsável vai ter 30 minutos para fazer uma exposição sobre o Relatório de Impacto ao Meio Ambiente. A segunda parte, que é a parte central, é a participação do plenário, nós vamos ter então os convidados inscritos, nós convidamos para vir até aqui o palco;

aqueles que puderem, obviamente, vir até aqui. Caso tenha algum, algum problema de acesso, a gente pede à nossa produção levar um microfone aqui embaixo. Mas, inicia-se com representantes do Ministério Público, cada um terá cinco minutos para fazer o uso da palavra. Na sequência, representantes de entidades da sociedade civil organizada, também cada um por cinco minutos. Na sequência, pessoas físicas, cidadãos ou cidadãs que não representam aqui entidades ou órgãos, cada um terá três minutos. E, depois passamos a representantes de órgãos ou entidades públicos, na sequência, membros de conselhos estaduais ou municipais de meio ambiente, e se encerra com a manifestação dos parlamentares e, depois representantes do poder executivo, cada um, portanto, com cinco minutos para fazer o uso da palavra. A terceira parte são as respostas e comentários, então o empreendedor terá novamente 15 minutos para fazer... eh... fornecer as respostas que puderem ser feitas nesse momento, da mesma forma que o representante da equipe responsável pela elaboração do estudo técnico terá também novos 15 minutos para oferecer aqui esclarecimentos acerca do que for colocado aqui na audiência. Eventualmente, conselheiros do CONSEMA que compõem a mesa têm dez minutos, e se encerra com os comentários finais da CETESB. Outras considerações por escrito podem ser encaminhadas até cinco dias úteis após o término dos trabalhos para o email consema@sp.gov.br. Então, repetindo: consema@sp.gov.br. Gostaria aqui de passar a palavra para Regina de Castro Vincent que hoje aqui na ocasião está representando a CETESB e vai acompanhar todos os trabalhos até o final. Muito obrigado, seja bem vinda, Regina.

[00:11:46] Regina de Castro Vincent: Obrigada... Eu queria falar brevemente sobre a fase do licenciamento em que a gente está, e nós começamos esse trabalho, eh... para avaliar a viabilidade ambiental do empreendimento da Linha 19. a primeira coisa a ser feita é a demonstração pelo interessado dessa... da viabilidade ambiental do empreendimento por meio, justamente, do EIA/RIMA. É... Essa audiência pública, ela tem o papel no meio do licenciamento ambiental de proporcionar tanto a comunicação à população sobre o empreendimento mas também, para nós da equipe ambiental, nós podemos com isso colher as informações, as sugestões, dúvidas que a população tem sobre o empreendimento para que a gente possa levar em consideração durante a análise do EIA/RIMA. É... Essa fase do... de toda a avaliação do EIA/RIMA, ela... ela

chega a uma conclusão quando nós emitimos um parecer técnico sobre o que foi proposto, sobre as medidas mitigadoras propostas, aí nós podemos encaminhar um parecer técnico recomendando ou não a aprovação, a emissão de uma licença, e esse parecer, ele é enviado para o CONSEMA, que, em reunião plenária vai deliberar sobre o assunto, com participação dos conselheiros, para... para definir se concordam ou não, se tem que acrescentar alguma coisa. Uma vez aprovado pelo CONSEMA, aí sim é emitida a licença ambiental prévia. A licença ambiental prévia, ela não permite ainda a execução de... da obra em si. Uma licença ambi... uma licença, qualquer licença, ela é... composta por uma série de exigências técnicas para a fase seguinte. Então, para a obtenção de uma licença de instalação que é a licença de... para início de obras, é necessário comprovar o atendimento a tudo que foi solicitado, e só assim... daí vai ser emitido uma outra licença para que comece a obra. É isso.

[00:14:47] Anselmo Guimarães: Agradeço aqui a Regina de Castro Vincent, aqui representando então a CETESB, obrigado pela presença, vai ficar até o final dos trabalhos. Queria, antes de chamar aqui para fazer as primeiras exposições, queria agradecer e registrar a presença do engenheiro Mounir, representando aqui o presidente da Associação de Engenheiros e Arquitetos de Guarulhos, Ricardo França. Muito obrigado pela presença e também, cumprimentar aqui, agradecer pela participação, da vereadora Janete Pietá, de Guarulhos, muito obrigado pela participação. Vamos passar então, gostaria de convidar para fazer a primeira exposição o engenheiro civil Epaminondas Duarte Júnior, ele que é chefe do departamento de planejamento e anteprojetos de engenharia do Metrô, da Companhia do Metropolitano de São Paulo. Então, ele tem 15 minutos para fazer a primeira exposição, peço a ele então que venha até... muito obrigado... peço que vá até... o lo... obrigado. Por favor então, ele vai fazer a apresentação do projeto e também da localização para todos. Obrigado.

[00:15:58] Epaminondas Duarte Júnior: Boa tarde a todos. De início peço licença à mesa e a todos para poder falar sem a máscara. Eu tomei todas as doses das vacinas e tenho me cuidado muito com a máscara. Então nós vamos falar durante 15 minutos a respeito deste projeto bastante importante que liga o município de Guarulhos e o município de São Paulo. Esta rede 19-Celeste, ela se insere na rede futura do metrô, numa rede consolidada e algumas linhas que estão em obra, e outras que virão no futuro; e podemos ver que ela ocupa um espaço muito importante na bissetriz entre a

linha 1-Azul e a linha Vermelha em parte, e as linhas da CPTM, enquadrando na região nordeste da região metropolitana de São Paulo, numa ligação muito importante. Vamos para um zoom. Vamos dar uma olhada no traçado e nas estações. Primeira coisa. O tempo médio de viagem após a implantação, da linha 1-Azul entre Bosque Maia e Anhangabaú, entre as duas estações de extremo, deverá ser estimado proximamente de 29 minutos. Hoje, quem faz esse caminho no horário pico da manhã sabe que é muito mais do que isso. A segunda coisa, é lembrar que entre Vila Maria e também Anhangabaú, por exemplo, o tempo médio estimado seria de 15 minutos, entre 10 e 15 minutos. A linha, ela começa no Bosque Maia, na Estação Bosque Maia, bem próximo daqui; tem a estação Guarulhos; Vila Augusta; Dutra; Itapegica; Jardim Julieta, já no município de São Paulo; Jardim Brasil; Jardim Japão, passando primeiro pela Vila Medeiros, importantes bairros... Jardim Brasil; Jardim Japão; Depois pela Vila Maria, estações Curuçá e Vila Maria; depois cruza a via Marginal do Tietê, na região Silva Teles, na região do Belém, do Pari; as estações Catumbi; Silva Teles; Pari; e as duas estações já existentes, a lin... a estação São Bento da linha 1-Azul e a estação Anhangabaú da linha 3-Vermelha. Já deu para notar toda a integração que esta linha vai proporcionar aos seus passageiros, e cada integração é uma oportunidade de deslocamento entre dois pontos. Como a transferência entre trilhos na rede do Metrô é gratuita, isso significa que saindo de Bosque Maia você abrange toda a rede de metrô existente, e a que virá no futuro, e serão muitas. Algumas características dessa linha: como eu disse, são 15 estações; 17,6 km de extensão; a linha será totalmente subterrânea com utilização de tuneladoras, com toda a segurança que proporcionam as tuneladoras; 18 poços de ventilação e/ou saída de emergência, que são obrigatórias por lei, e na segunda parte da apresentação que o Ridente vai fazer ele deve mostrar basicamente alguma coisa dos poços de ventilação, são os chamados VSE, poços de Ventilação e Saída de Emergência, é obrigatório, sem isso os Bombeiros não aceitam a operação da linha; uma frota estimada atualmente em 31 trens, três moderníssimos; um pátio, e o pátio dessa linha é diferente das demais, todas as linhas até agora os pátios geralmente ficam em extremidades da linha, neste aqui, nesta linha, ele vai ficar entre as estações Itapegica, na Vila Medeiros, e o município de Guarulhos de outro lado, Itapegica e Vila Medeiros. E é importante, como eu disse, a integração que esta linha vai proporcionar, como toda linha e toda a rede do metrô de São Paulo, a integração é inerente a este processo de implantação, como eu disse, com integração tranquila com a linha 1-Azul, como eu já falei, em São Bento; com a linha 2-Verde; com

a linha 3-Vermelha; e com as linhas 10, 11, e talvez 13 da CPTM no futuro. Um primeiro cálculo de demanda estimada, ele depende muito do... da base de estudos que nós estamos considerando, mas, seria em torno de 680 a 700 mil passageiros transportados por dia. Vou repetir: em torno de 684 mil passageiros transportados por dia. Poucas cidades no estado de São Paulo, poucas cidades no Brasil têm mais do que 600 mil passageiros... mil pe... pessoas por dia... residentes, desculpa. Certo? Repetindo, poucas cidades do Brasil têm mais de 680 mil pessoas na sua população total. Isso significa que essa linha vai desempenhar esse papel importantíssimo com esse valor de demanda. Vamos seguir. Como eu disse, uma das grandes qualidades será a economia de tempo; e tempo, a gente sabe, tempo é qualidade de vida. Então, nós estamos estimando em média, em média, entre Bosque Maia e Anhangabaú, uma economia de 60 minutos na hora pico da manhã por viagem, por pessoa. A entrada do metrô significa mais conforto, segurança e regularidade. Regularidade, a cada dois, três minutos, passa um trem. O metrô, ele tem sítio próprio, ele consegue uma velocidade acima daquilo que os outros modos proporcionam. Rapidez. Ganho de tempo. Qualidade de vida. Tá? Desenvolvimento econômico, liga duas importantes cidades, Guarulhos e São Paulo, em população a primeira e a segunda cidade do estado de São Paulo. Terceiro, maior oportunidade... Perdão. Maior oportunidade de acesso a empregos, né? A gente já ouviu dizer, por exemplo, quando, nas entrevistas de emprego, a pessoa perguntava, você mora perto do metrô? Por causa dessas qualidades que o metrô tem, e que essa linha terá e trará para a região. Benefício ao meio ambiente, metrô utiliza energia elétrica, energia limpa, e isto é muito importante para o meio ambiente, para nós que moramos na região metropolitana de São Paulo. Resumindo, metrô: rapidez, confiabilidade, regularidade, meio ambiente, é isto que essa linha vai trazer, como todas as demais do metrô na região metropolitana de São Paulo. Bom, eu vou passar agora para a localização de cada uma das estações. Eu vou detalhar um pouquinho mais em Guarulhos e nas estações de São Paulo eu vou passar rapidamente, se não não consigo cumprir o tempo que me foi dado. Estação Bosque Maia, aqui pertinho de onde estamos, né? Nós indicamos nesse slide alguns pontos notáveis importantíssimos para vocês que já conhecem poderem se situar rapidamente no entorno da estação. Então, Escola SENAI, Bosque Maia, Secretaria da Fazenda, e colégios, universidades, tá? E a gente, como disse, estação Bosque Maia, entre Avenida Tiradentes e Avenida Paulo Faccini. Estação Guarulhos, na Rua Cerqueira César entre a Rua Pedro II e Coronel Portilho, alguns pontos notáveis: a

UNG, Ambulatório da Criança, SENAC Guarulhos, Hospital Carlos Chagas, entre outros, entre outros. Estação Vila Augusta, na Avenida Guarulhos com a Avenida Castelo Branco, alguns pontos notáveis: Secretaria do Trabalho, o CIET Guarulhos. Estação Dutra, entre José Sarraceni e Rua Internacional, alguns pontos notáveis: Shopping Internacional, Colégio Objetivo, Escola do Rotary e Rodovia Presidente Dutra. Ok? Estação Itapegi, a quinta dentro do município de São... do município de Guarulhos, a quinta dentro do município de Guarulhos, entre a Rua Canadense e a Rua Cavadas, e fica bem na divisa como o município de São Paulo, com a UBS Itapegica e a Rodovia Presidente Dutra. Já no município de São Paulo, Estação Jardim Julieta, entre a Avenida do Poeta e a Rua Agostinho Aragão, alguns dos pontos importantes: Parque Edu Chaves, Terminal de Cargas de São Paulo, e algumas escolas, entre outras. Estação Jardim Brasil, no bairro Jardim Brasil, fica na Avenida João Simão de Castro, próximo a Avenida Milton da Rocha e Orlando Jardim; Algumas... alguns pontos notáveis que dá para se notar, como as AMAs, as EMEIs e a Paróquia Nossa Senhora de Fátima. Estação Jardim Japão, entre as ruas Osaka e Avenida das Cerejeiras, próximo da praça Oyeno, muito importante essa praça, tá? E, também aí, com o clube Thomaz Mazzoni, o Centro Comunitário Jardim Japão, Parque Novo Mundo, entre outros. Estação Curuçá, já no município de São Paulo também, entre a Guilherme Cotching e a Rua Curuçá, né? E um ponto importantíssimo, antigo, Parque do Trote, na Vila Guilherme, UNINOVE Vila Maria, UNI-BAN da Maria Cândida, entre outros. Estação Vila Maria, entre a Guilherme Cotching e as ruas Alcântara e Antônio Fonseca, também UNINOVE Vila Maria, Colégio Nove de Julho, Marginal Tietê e presidente... e a rua... e a avenida... e a Rodovia Presidente Dutra. Aqui, apenas para destacar... destacar, né? A Subestação Elétrica de Vila Maria, ali pertinho da marginal, na Av. Morvan Dias de Figueiredo, e eu destaquei, muito importante, que eu quero lembrar sempre, da energia elétrica, energia limpa no metrô. Estação Catumbi, nós já estamos chegando no Pari, na região de comércio popular muito importante em São Paulo, né? Temos lá o DTP, sede da... da SPTrans, tá? Faculdade Cantareira, Clube Belenzinho, e ela fica entre as ruas Marcos Arruda e... Joaquim Carlos. Estação Silva Teles, Galeria Pajé do Brás é um ponto notável, um ponto importante, a Paróquia Santo Antônio do Pari, nós estamos ali pertinho do Pari, a Rua Oriente, o Templo de Salomão, fica entre a Rua Santa Rita e a Rua Bresser. Estamos chegando no centro histórico de São Paulo. Estação Pari, né? Entre... na quadra do Mercado Municipal do Pari, e a Rua Mendes Caldeira, e, todos conhecem essa região, fica perto do Mercado, da Feirinha da

Madrugada, do Circuito de Compras, da ETEC Carlos de Campos, bastantes pontos notáveis, que é importante destacar porquê da localização da estação nesses locais. A Estação São Bento, que se integra ali no Anhangabaú com a linha 1-Azul, a Estação São Bento da linha 1-Azul, no Eixo da Avenida Prestes Maia. Estação Anhangabaú, integração com a linha 3-Vermelha, né? Faculdade de Direito da USP, e todo... Câmara Municipal, Prefeitura, Theatro Municipal, Shopping Light, Praça da Bandeira e Terminal Bandeira, que são os pontos notáveis que nós gostamos de indicar, que é importantíssima a localização também dessa estação. Difícil de construir, mas muito importante a estação. Fica ali na Praça da Bandeira junto com do Vale do Anhangabaú. O pátio, de início teremos um pátio, Vila Medeiros. O pátio, como eu disse, ele fica quase na metade do traçado da linha, né? Ali junto a Fernão Dias, junto a Rodovia Presidente Dutra, né? E ele fica entre as estações Jardim Julieta e Itapegica. De um lado, município de São Paulo, do outro lado, município de Guarulhos. Queria pedir já para... já encaminhando para a conclusão. Obrigado. Estou encerrando, muito obrigado. Faltam apenas dois. Esse perfil geológico para indicar, como eu disse de início, a linha será totalmente subterrânea, com a utilização das tuneladoras com toda a segurança. E, o traçado da linha, é onde nós temos o risco cinza. Os benefícios sócio-econômicos, eu disse inicialmente, ganho de tempo e aqui, o ganho de tempo direto para o usuário, para aquele que vai usar a linha todos os dias, e fora os outros que eu também disse. Mas existe uma coisa que é para a região como um todo, para quem usa, quem vai usar a linha, e para quem também não usa, e nós fazemos um... o que se chama, um cálculo de externalidade, benefícios sociais para a sociedade, além daqueles para os usuários, para os passageiros que vão utilizar a linha. E valorando em função de renda de cada pessoa, por exemplo, a gente chega a um valor de 1 bi, 356 milhões de reais por ano (R\$ 1.356.720.000). O que significa isso? Que além daquilo tudo que eu falei, de transportar as 684 mil pessoas ou mais, a linha proporciona para aqueles outros modos, redução do número de acidentes, redução da emissão de poluentes, redução do consumo de combustível, porque a gente sabe que, você põe uma linha de metrô, aquele que usava carro passa a usar metrô, aquele que usava ônibus, passa a usar metrô. Então, somando isso tudo, a gente chega a esse valor muito importante. Finalmente, eu queria mostrar para vocês um... cronograma preliminar e com intenção. É isso que tá sendo... algumas atividades já foram feitas, outras estão sendo desenvolvidas, e outras ainda virão a ser desenvolvidas. Por exemplo, desapropriações, está marcado 22 até 25, no momento, se está estudando

como serão... se alguém perguntar, minha casa que tava perto da estação tal... ainda não se sabe. Não se deixem levar por informações que ainda não foram tiradas e consolidadas, tá bom? Então, teori... Estou encerrando, muito obrigado. A implantação da linha deve começar, a obra mesmo, 2025 até 2030. Muito obrigado, pessoal. Muito obrigado mesmo.

[00:34:49] Anselmo Guimarães: Agradeço aqui ao engenheiro Epaminondas Duarte Junior, representando aqui então a Companhia do Metropolitano de São Paulo. Obrigado. Antes de... vou convidar agora para fazer o uso da palavra o geólogo José Luís Ridente Junior da PRIME Engenharia. Ele avançou um pouquinho no seu tempo, tá? Vou pedir então para você fazer em 28 minutos. Antes disso, queria cumprimentar aqui, o secretário de transporte e mobilidade urbana de Guarulhos, Luigi Lazzuri Neto, obrigado pela presença, Felipe Hilton, representando a secretaria de governo de Guarulhos, também Magda da... arquiteta vice-presidenta da ASSEAG, obrigado pela presença, Zauri Candeo, que é o presidente da Sindimotor de Guarulhos, obrigado pela presença de todos, e a toda a população de Guarulhos por nos receber aqui, tanto o CONSEMA quanto a CETESB, aqui para esse evento. Dito isso, então, muito obrigado José Luís, por favor, a palavra é sua. Então, agradeço por favor tentar compreender e ser o mais expedito possível para a gente cumprir o cronograma e o rito, obrigado.

[00:36:02] José Luís Ridente Júnior: Boa tarde a todos, vou tentar cumprir o prazo. Quero agradecer a oportunidade de falar aqui em nome da Companhia do Metrô, desse empreendimento tão importante para a região metropolitana de São Paulo. É uma honra poder falar em nome da equipe técnica que elaborou o estudo e elaborou o projeto até aqui, e espero traduzir para vocês da melhor maneira possível tudo aquilo que a gente estudou durante esses meses aí. Muito bem, o Estudo de Impacto Ambiental, ele é bastante complexo, né? É um estudo com mais de 1300 páginas, ele tem 24 mapas, 181 figuras, 96 tabelas, 96 quadros, 47 gráficos. Foi desenvolvido por uma equipe multidisciplinar e que tentou traduzir e diagnosticar todo o ambiente em que se insere esse empreendimento. Eu vou trazer aqui para vocês só um pedacinho desse estudo, tentar resumir ao máximo aí nesses 28 minutos. Vou falar sobre as áreas de influência, o diagnóstico ambiental, a identificação e avaliação dos impactos ambientais, os planos e programas socioambientais, o prognóstico de qualidade ambiental futuro e as conclusões e recomendações. Para iniciar, a gente vai falar um

pouco do que que é o Estudo de Impacto Ambiental, né? Ele é um instrumento de gestão ambiental. Ele é... ele procura identificar, descrever, classificar os impactos ambientais de um empreendimento. Ele antevê consequências futuras, né? Isso é muito importante. Todo o estudo procura prever o que que vai acontecer lá na frente. E propõe medidas mitigadoras sempre fundamentadas na prevenção, minimização, correção ou compensação dos impactos ambientais identificados. Na realidade, ele preza pela prática da boa engenharia. Uma obra desse tamanho requer a prática da boa engenharia para conviver da melhor maneira possível com a população residente do seu entorno. Vamos falar então das áreas de influência. Pro estudo de impacto ambiental, a gente usa três escalas de áreas de influência. Uma escala mais regional, que é a Área de Influência Indireta, aí a gente vai detalhando os estudos para Área de Influência Direta, e mais detalhadamente ainda a gente chega na Área Diretamente Afetada. Para cada um dos meios, meio físico, biótico e socioeconômico, a gente define uma área de influência. Para o meio físico e biótico, a gente adotou como Área de Influência Indireta as microbacias hidrográficas e áreas de drenagem que atravessam o empreendimento de alguma maneira, aqui desenhadas, aí, em vermelho. A Área de Influência Direta foi definida como um raio, né? Uma distância de 400 metros para cada um dos lados do empreendimento, da linha do... da linha 19-Celeste, e com círculos com o raio de 600 metros em cada uma das estações e outras áreas de apoio do empreendimento. E a Área Diretamente Afetada, em amarelo, é o traçado escavado e aquelas intervenções em superfície, as estações, e os... e os poços de ventilação e saídas de emergência, chamados de VSEs. Para o meio socioeconômico, foi adotado então os critérios de... como critérios os limites municipais, ou seja, os municípios... foram coletados dados sobre os municípios de Guarulhos e São Paulo. E para a Área de Influência Indireta, estudou-se então e definiu-se os setores censitários para definir a Área de Influência Indireta do empreendimento. E a ADA, é a mesma do meio físico e biótico. Passando então pela ADA, para vocês terem uma ideia do contexto socioambiental do empreendimento, ele começa aqui, a gente vai passar rapidamente né, aqui em Guarulhos, no VSE 1; passando aqui pelo Bosque Maia; o VSE 2, mostrando sempre uma área extremamente urbanizada, né; estação Guarulhos; o VSE 3; o VSE 4 e a estação Dutra, ali próximo à Dutra; o VSE 5 e a estação Itapegica, a última de Guarulhos; e entramos em São Paulo, já na estação Jardim Julieta e o VSE 8. Voltando, descendo aqui, a gente tem o pátio Vila Medeiros; continuando a gente tem aí o VSE 8 e a estação Jardim Brasil; o VSE 9, numa área também extremamente

urbanizada; a estação Jardim Japão; o VSE 10; e a Saída de Emergência 11, ali embaixo; a estação Curuçá; o VSE 12 e a Vila Maria; e já chegando no centro de São Paulo, né, aí atravessando o rio Tietê, tem-se então o VSE 13; a estação Catumbi; o VSE 14; a estação Silva Teles; chegando aí no Pari, já é a região central; o VSE 16, a estação São Bento; a estação Anhangabaú, já em uma área bem central de São Paulo; e o VSE 18. Como temas de estudo para o diagnóstico ambiental, a gente abordou então, no meio físico, o clima, qualidade do ar, geologia, geotecnia, solos, relevo, direitos minerários, recursos hídricos superficiais e subterrâneos, pressão sonora ou ruído, áreas contaminadas; e para o meio biótico, vegetação, fauna, unidades de conservação e áreas de proteção ambiental. Para o meio socioeconômico, foram estudados o perfil socioeconômico, indicadores de qualidade de vida, uso e ocupação do solo, a infraestrutura do entorno, sistema viário e tráfego da região, acessibilidade, a desapropriação, o estudo sobre o patrimônio histórico, cultural e arqueológico. É importante citar que em cada uma das áreas de influência, AII com uma caracterização mais regional, AID, uma caracterização local, e na ADA, uma caracterização bastante específica. Caracterizando, então, o meio físico, começando pelo clima, temperatura e pluviometria, aqui um gráfico que mostra a... característica típica da nossa região aqui de São Paulo, né? Meses do verão mais quentes e chuvosos, meses do meio do ano, do inverno aí, mais secos e menos chuvosos, e com temperaturas mais baixas. A qualidade do ar tem como principal fonte de poluição os automóveis, veículos, e as indústrias. Mas no geral, com relação ao que foi estudado, a ultrapassagem dos limites ruim, e para ozônio, muito ruim, ocorre apenas em momentos pontuais, de forma geral, a qualidade do ar é considerada boa e moderada na região metropolitana. Entrando então nos estudos mais específicos, né? Um pouco mais técnicos, aqui é um mapa geológico da AII do empreendimento, em que mostra que o empreendimento atravessa em quase todo o seu percurso rochas sedimentares, porosas, da bacia de São Paulo, e somente no norte de Guarulhos e ali no centro do... do mapa a gente observa rochas duras, rochas graníticas e metamórficas. Com relação, atrelado ao tema, os direitos minerários levantados durante esse estudo, foram identificados 13 processos com direitos minerários, sendo quatro dentro da ADA, um na AID, e oito na Área de Influência Indireta. A maioria deles relacionado à água mineral, ainda com areia e saibro também. Um processo está na fase de concessão de lavra, seis processos na fase de autorizações de pesquisa, e seis processos com requerimentos de pesquisa. Olhando então, o outro mapa, o próximo mapa, sobre a situação dos rios atravessados pelo

empreendimento. Cada uma cor dessa daí é uma bacia hidrográfica atravessada pelo empreendimento, seja na sua AII, AID ou ADA, né? Ali do lado, o nome dos córregos. Estudando as outorgas, né, lançadas aqui em mapa, na direita aqui, a gente observa que as outorgas emitidas pelo DAEE, a maioria delas é sobre captação subterrânea de água; em segundo lugar, travessia subterrânea. Mostrando aqui, especificamente as travessias a esses córregos em que a ADA passa, né? Ou que o empreendimento vai atravessar, são 25 rios ou córregos que vão ser atravessados, sendo 21 delas em... subterrâneas, em grande profundidade, e quatro superficiais, sendo apenas duas aqui em Guarulhos, né? Aqui próximo ao Bosque Maia e próximo ao VSE 06, já lá no limite do município. Sobre pressão sonora e ruídos. Foram estudados apenas a pressão sonora e o ruído nas proximidades dos VSEs, que são aqueles poços de ventilação e saídas de emergência em que são os únicos equipamentos do empreendimento que vão emitir algum ruído. E para isso, então, foram analisados aqueles em que haviam receptores críticos em suas proximidades, residências, escolas, hospitais, etc, e foi verificado aqui... foram estudados, então, onze VSEs nos quais tinham receptores críticos, sendo quatro em Guarulhos: VSE 1, VSE 2, VSE 3 e VSE 5. E, todos os estudos demonstram que são áreas já extremamente degradadas, com relação a ruído, segundo a NBR 10151 de 2019, revisada em 2020. Aqui, muito similar ao mapa geológico, né, o mapa hidrogeológico, ou seja, o mapa das águas subterrâneas que ocorrem ao longo do traçado da linha 19. Verifica-se aqui um predomínio de ocorrência de aquíferos sedimentares, ou porosos, e apenas aquíferos cristalinos nos limites lá, norte do município e na área central do empreendimento. Com relação a esse tema, foram analisadas então as áreas contaminadas nas proximidades do empreendimento, e foram verificadas as áreas dentro da área de desapropriação e as áreas nas proximidades do empreendimento mas fora da área de desapropriação. São estudadas essas áreas fora da área de desapropriação porque o bombeamento de água para o rebaixamento do lençol pode trazer as plumas de contaminação para dentro da obra. Isso tem uma grande consequência em relação à saúde dos trabalhadores, então essa identificação é extremamente importante. E aí foram verificadas, aí ao todo, dentro da área de desapropriação, 152 áreas, e fora da área de desapropriação, 137 áreas. Entrando então no meio biótico, começando a falar sobre a vegetação, depois sobre a fauna e depois sobre as áreas protegidas, né? Foi verificado, né, que a área do empreendimento, na sua AID e ADA, possuem áreas extremamente urbanizadas e a vegetação presente refere-se a esse tipo de área, árvores isoladas e vegetações

herbáceas, né? Existe um único fragmento florestal dentro da AID, mas que ele não vai sofrer nenhuma interferência da obra, nenhuma interferência do empreendimento, ele não vai ser afetado. E só para a gente ter uma ideia aqui da quantidade de supressão, ao todo vão ser suprimidos aí, vão ser remanejados aí, 19,74 hectares sendo apenas 0,73 hectares em Guarulhos. Sobre as Áreas de Preservação Permanente, também foram estudadas a travessia da obra sobre elas, e mostrando aqui, qual é o impacto da obra sobre as APPs, né? 4,69 hectares. E também, sobre esse decreto estadual, 30.443 de 89 que preza pelo patrimônio ambiental, pela vegetação significativa na região metropolitana de São Paulo, mostrando aí também que existe uma afetação de 0,86 hectares. Sobre a fauna, foi estudado e verificou-se que as espécies registradas nos estudos são muito comuns no Brasil e no estado de São Paulo. Foram 13 áreas amostradas consideradas significativas para a presença de aves no entorno do empreendimento, na AID e na ADA. Foram verificados, então, os estudos demonstraram 66 espécies de aves presentes. 89% dessas espécies apresentam baixa sensibilidade ambiental, ou seja, são espécies muito resistentes ao ambiente urbano, e existe uma única espécie identificada com alguma categoria de ameaça, que é o papagaio-verdadeiro, *Amazona aestiva*. Sobre as unidades de conservação, a gente vê aqui que na AID do empreendimento existem algumas unidades de conservação. Na AID do empreendimento não há unidade de conservação. E na ADA, não atravessa nenhuma unidade de conservação. A... lei federal de 9.985 de 2000, né, que propõe aí a criação, institui o Sistema Nacional de Unidades de Conservação, ele definiu um cálculo de compensação ambiental do empreendimento, e o cálculo estimado com base no valor estimado do empreendimento, da obra do empreendimento até agora, é de R\$ 12.530.000. Começando agora a falar sobre socioeconomia, né? Para o estudo socioeconômico, uma das bases do estudo é o mapa e o levantamento do uso e ocupação do terreno no entorno do empreendimento. E ele serve não só para socioeconomia mas para outros temas também, tanto para o estudo de vegetação, quanto para o estudo de áreas contaminadas, quanto para o estudo de pressão sonora, ruídos e vibração do empreendimento, mostrando aqui todas as categorias de uso e ocupação levantadas durante os estudos aí. Sobre a dinâmica social, né? Que é um tema consequente, é... mais aprofundado, né? Verifica-se que dentro da Área de Influência Direta do empreendimento existem aproximadamente 323.148 moradores, habitantes, sendo 75 mil e 900 domicílios em São Paulo, e 27 mil e 900 domicílios aqui em Guarulhos. Sobre a renda dentro da AID, é muito interessante esse dado do IBGE

aqui, aproximadamente 65% da população recebe menos de... menos de três salários mínimos, e apenas 3% da população recebe mais de dez salários mínimos. Analisando a densidade demográfica, né? a gente mostra aqui no município de Guarulhos algumas áreas com uma densidade bastante grande, essas áreas em marrom, e poucas áreas com baixa densidade de ocupação. Aqui no mapa ao lado, aqui em verde, foi estudado a distribuição do Índice Paulista de Vulnerabilidade Social, um dado de 2010, mostrando que, no geral, na AID do empreendimento, existe uma vulnerabilidade muito baixa, há baixíssima vulnerabilidade, apenas com alguns pontos aí de vulnerabilidade muito alta. Aqui, mostrando para vocês, que o zoneamento da cidade aqui do município de Guarulhos, baseado no plano diretor, também foi analisado para avaliar quais zonas eram atravessadas pelo empreendimento. Com relação à desapropriação, né? Identificou-se ao longo do empreendimento, incluindo São Paulo e Guarulhos, 474 lotes que provavelmente, possivelmente serão afetados, sendo desses, 177 em Guarulhos, ocupando aí um total de 584.690 metros quadrados. Em Guarulhos, 86 mil metros quadrados, aproximadamente. Com uso preferencial de usos comerciais, né? Em Guarulhos, também, o uso preferencial é de comércio e serviço, em segundo lugar, moradia horizontal. Existe... esse tema é muito preocupante para o Metrô, o Metrô tem muito cuidado quando trata desse assunto. Então, existem dois programas propostos para a mitigação desses impactos, que é o Plano de acompanhamento do processo de desapropriação e reassentamento e o Plano de comunicação social. Outra questão sobre a ocupação do terreno é o possível reassentamento, e aqui, na estação Jardim Julieta, em São Paulo, estão previstas... o reassentamento de 347 moradias. Pode ocorrer outros locais com moradias, existem outros locais com moradias nessa situação que foram levantados no estudo, mas esse é um tema bastante dinâmico e que o desenvolvimento do projeto pode identificar novas áreas. Sobre o patrimônio histórico e arqueológico, foram então... estudados todos os... todo o patrimônio dentro da área de influência do empreendimento e lançado em mapa, né, com principal atenção aqui ao centro de São Paulo que é a área mais protegida historicamente em todo o percurso. Para a gente ter uma ideia, são 77 bens tombados, sendo 69 no município de São Paulo e apenas 8 aqui no município de Guarulhos, e as consultas, e os estudos, foram feitos com base nos dados do IPHAN, CONPRES P E CONDEPHAAT, e aqui, o órgão da prefeitura de Guarulhos. Aqui, para se ter uma ideia, aqui os bens tombados no município de Guarulhos, né? São 8 bens considerados tombados aí pelo órgão municipal. Sobre os impactos ambientais, né? É muito importante a gente entender

como que a gente identifica e caracteriza os impactos. Eles são caracterizados com base em sua natureza, incidência, abrangência, ocorrência, duração, reversibilidade, prazo, mitigabilidade, magnitude e relevância. A gente pode ver que, durante a fase... pré-obra, a fase de concepção do empreendimento, apenas impactos socioeconômicos foram identificados. Para a fase de implantação, impactos sobre os três meios, meio físico, meio biótico e meio socioeconômico. E durante a operação, apenas impactos relacionados ao meio físico e ao meio socioeconômico. É importante dizer que esses impactos, eles são classificados em positivos ou negativos, né? Uma obra como essa, um empreendimento como esse, traz muitos impactos positivos, mas durante a sua implantação, alguns impactos negativos e que dificultam a vida do cidadão. Durante a fase de planejamento, então, os impactos são exclusivamente do meio socioambiental, né? Que tratam-se da geração de expectativa das Áreas de Influência Direta e Diretamente Afetada, a geração de expectativa da população na AII também, e as reclamações dos órgãos, instituições e da população interveniente, né? Quanto à afetação e a possível afetação das obras. Durante a implantação, com relação ao meio físico, o que que nós esperamos aqui? Foram identificados... o que que o estudo identificou? Alteração da qualidade das águas superficiais e assoreamento dos rios; alteração da qualidade do ar; alteração dos níveis de pressão sonora e vibração; alteração da qualidade do solo e da água subterrânea; possibilidade de alteração na dinâmica hídrica subterrânea; possibilidade de interferência com áreas contaminadas; interferências em áreas com potencial de exploração mineral, ocorrência de recalculo... de recalque e abalos estruturais. Sobre o meio biótico, foram previstos três impactos: perda da cobertura vegetal; interferência com Área de Preservação Permanente; e perda de habitat e perturbação da avifauna. Com relação aos impactos socio... sociais, né? Da socioeconomia, durante a implantação, então: a reestruturação do sistema viário nas proximidades do empreendimento e da obra; incômodo aos moradores e atividades lindeiras; eventuais alterações no transporte coletivo; interferências com as infraestruturas urbanas; processo de desapropriação e desocupação dos imóveis residenciais; deslocamento compulsório e reassentamento das ocupações subnormais, principalmente no Jardim Julieta; alteração na paisagem da ADA e AID; indução da alteração do uso do solo na ADA e na AID; aumento da arrecadação tributária; riscos de transmissão de doenças à população na ADA e AID por conta da dispersão da fauna sinantrópica; riscos e impactos nas condições de saúde e segurança dos trabalhadores; geração de empregos e dinamização da economia; 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; afetação possível de praças públicas e canteiros; risco de interferência e descaracterização

do patrimônio histórico e cultural arquitetônico; e risco de mobilização, soterramento, destruição parcial de sítios arqueológicos. Durante a operação foram identificados impactos sobre o meio físico e sobre a socioeconomia. Sobre o meio físico: redução das emissões de poluentes atmosféricos, um impacto extremamente positivo; na operação, 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 ADA; contribuição na consolidação das diretrizes dos Planos Diretores dos municípios de São Paulo e Guarulhos; dinamização urbana pela criação de um novo eixo de transportes conectando as duas maiores cidades da região metropolitana; aumento da atratividade para a localização de empresas e negócios ao longo de toda a linha; e dinamização da... econômica na zona norte e nordeste de São Paulo e área leste de Guarulhos. Como eu disse, foram identificados aí 54 impactos, sendo 20 de natureza positiva, ou seja, trarão benefícios muito positivos a implantação do empreendimento, e 34 de natureza negativa. A maioria dos impactos de natureza negativa na concepção do empreendimento e durante a sua implantação. 13 deles, relacionados ao meio físico, quatro deles relacionados ao meio biótico, e 37 deles relacionados ao meio socioeconômico. 32 deles nas três fases do empreendimento, e 22 deles exclusivos para a fase de operação do empreendimento. As medidas mitigadoras propostas pela equipe do estudo, né? 22 planos e programas foram propostos para mitigar os impactos negativos, sendo nove delas... nove deles para o meio físico, cinco deles para o meio... biótico, seis deles para o meio socioeconômico, e dois planos e programas relacionados à gestão. Mais de 300 medidas mitigadoras propostas em todo o estudo. As medidas mitigadoras são, 20 delas propostas para a fase de concepção e implantação do empreendimento, e duas delas para a fase de operação. Os planos e programas, eles são estruturados de maneira homogênea, cada um daqueles 22 programas, né? Então foram... são... é feita a apresentação do programa, justificativa da sua implantação, qual o objetivo que ele quer alcançar, as principais atividades, de quem é a responsabilidade da implantação do programa, se é do Metrô, se é da construtora, de quem que é, e um cronograma de

quando esse programa vai ser implantado durante o andamento do empreendimento. As medidas mitigadoras propostas, referem-se, então, ao plano de gestão ambiental; plano de comunicação social; plano de acompanhamento de processos de desapropriação e assentamento; programa de gestão de bens culturais tombados, valorados e registrados; plano de gerenciamento e riscos... e ações em situação de emergência; e o programa de compensação ambiental baseado naquela lei do SNUC que eu citei ao falar dos parques, lá. E o plano de controle ambiental das obras, que ele é específico para a fase de implantação do empreendimento, e tem aqui uma série de outros subprogramas que têm tamanha importância, tão igual... aos demais programas apresentados anteriormente. Este... empreendimento, segundo a análise da equipe que elaborou o EIA/RIMA, ele tem uma série de benefícios socioambientais, né? Dentre elas, a geração de empregos e a dinamização da economia ao longo da AID, a readequação do sistema de transporte público na região metropolitana de São Paulo, a reestruturação do sistema viário ao redor das estações do empreendimento, aumento da mobilidade das populações residentes nas áreas de influência, redução da emissão de poluentes atmosféricos, alteração dos níveis de pressão sonora e vibração, diminuição, né, porque vai deixar de passar o ônibus, benefícios socioambientais diretos e indiretos para toda a população residente na AID e na ADA. E as conclusões e recomendações, a equipe ambiental pode afirmar que existe uma contribuição à mobilidade urbana como melhorias claras nas condições de deslocamento. A região metropolitana, ela já é extremamente urbanizada e os dois municípios são conurbados, né, com uma intensa antropização, e esse empreendimento, como ele é subterrâneo, terá uma reduzida tendência a afetar o ambiente natural. É possível, se implementados todos os programas para a mitigação dos impactos, atingir uma situação de conciliação dos interesses e obrigações de cunho social, legal e de preservação ambiental. E, por último, a equipe ambiental responsável considera viável do ponto de vista ambiental a localização e a implantação do projeto da linha 19-Celeste. A equipe... em nome da equipe ambiental, né, representando a todos aqui, agradeço a atenção de vocês, estou disponível para eventuais questionamentos aí.

[01:06:04] Anselmo Guimarães: Muito obrigado ao geólogo José Luís Ridente Júnior, que representa a PRIME Engenharia que efetuou os estudos técnicos. Muito obrigado pela participação. Gostaria agora de registrar então o encerramento das inscrições para o uso da palavra, nós já temos os inscritos tanto pela internet, que já estão constando

aqui na nossa lista digital, quanto aqui nas listagens físicas, e a gente vai chamando de acordo com a ordem de inscrição, de acordo com o segmento. Gostaria que, já registrar e já iniciar, cumprimentando a ilustre presença do deputado federal Alencar Santana Braga que tá aqui conosco. Obrigado pela participação. E por motivos de força maior ele vai precisar se ausentar, gostaria de convidá-lo já, para abrir então, as manifestações, deputados. Muito obrigado... se possível, se dirigir aqui ao... à tribuna e eu agradeço pela participação. Na sequência nós vamos chamando os demais segmentos, o Ministério Público, sociedade civil, cidadãos, órgãos públicos, conselhos parlamentares. Boa noite, deputado. Para esse momento são cinco minutos, mas fique à vontade. Mas... obrigado.

[01:07:14] Alencar Santana Braga: Tentarei ser tão rápido como o metrô. O metrô, vagão. O... bom, boa tarde todos e todas aqui presentes. Cumprimentar aqui os representantes do Metrô, os expositores que falaram aqui há pouco. O metrô sem dúvida alguma é um sonho antigo para a cidade de Guarulhos, né? De toda a população de Guarulhos que diariamente se desloca para São Paulo, em um deslocamento diário imenso entre as duas cidades. Pessoas que enfrentam a Dutra, a Marginal, saindo do Pimentas, Bonsucesso, Cumbica e outras regiões, demorando ali horas no trânsito, nas duas rodovias, tendo que sair mais cedo de casa, estar chegando mais tarde, sem dúvida alguma. E duas cidades praticamente... quem não conhece as divisas não vai saber que têm diferença de um município ao outro. São Paulo faz um U na nossa cidade, né? Da norte a leste. ,E Guarulhos, que já teve transporte sobre trilhos lá atrás, de 1915 a 1965, hoje voltou a ter com o trem da Engenheiro Goulart até o... até aeroporto, mas é pouco, pouco, até porque hoje não resolve nem o aeroporto, nem a cidade de Guarulhos. Aliás, sobre o trem, a gente defende que ele tenha a sua extensão até a região do Bonsucesso, Pimentas. Mas, sem dúvida alguma, o metrô ele cumpre um papel fundamental, essencial na rapidez, na segurança e na qualidade, no conforto desse transporte das pessoas de Guarulhos até São Paulo e vice-versa. Temos algumas alternativas, temos... o metrô tá do lado, mas ainda não adentrou a cidade de Guarulhos, como não adentrou ainda nenhum outro município fora a capital, mas na nossa cidade tinha um projeto da linha 2... tem contrato, já assinado, podendo vir aqui até a nossa cidade, tendo estação ali até a Dutra. Em 2013, 2014, tinha sido liberado recursos, inclusive para essa obra chegar até a nossa cidade, mas o Metrô por hora decidiu... não tem a ordem do serviço, e só faz ali até a região do Tiquatira, na

Penha. Mas tem que deixar registrado que há essa outra possibilidade, também é importante para nós, e diria que tá mais próxima, no momento. Mas, o projeto da linha 19, sem dúvida alguma, ele é a melhor alternativa. Se nós temos uma outra alternativa que é mais rápida, boa, importante, mas nós temos também a linha 19, como descrita aqui, porque é uma linha nova, né? E o que nós defendemos também é que não seja só até o Anhangabaú, que possa continuar o seu projeto original, chegando até a região do Campo Belo, porque o guarulhense vai ao centro de São Paulo, a demanda é para o centro e outras regiões a partir dali. Então, sem dúvida alguma, esse projeto é importante, passa na região norte aqui de São Paulo também, Vila Maria, Jardim Brasil, ali na região do Parque Novo Mundo, e depois pula para o lado de lá, no caso, chegando até Anhangabaú. Então, a gente... o guarulhense... nós, estamos na expectativa, eu, desde o meu primeiro mandato de deputado estadual aqui na cidade, nós lançamos o Movimento Guarulhos Quer Metrô, fizemos atos, audiências na assembleia, reuniões com o então secretário Jurandir Fernandes, o... o Clodoaldo Pelissioni e outros ali, discutindo alternativas, e foram propostas na época a linha 2 e ao mesmo tempo aqui, discutido a linha 19. Então a gente fica feliz que tá tendo essa audiência, que tamos tendo passos, mas logicamente que esperamos que tenha uma prioridade, né? Por parte do governo do estado, por parte da Secretaria Estadual de Transportes Metropolitanos, por parte do Metrô, para iniciar e poder concluir essas alternativas. Seja a linha 19 que se discute hoje, seja, eventualmente, a linha 2 chegando até a cidade. Até porque as duas se cruzam. Né? As duas têm ali na Dutra um ponto de... de confluência, podendo ali o guarulhense escolher suas opções a depender do seu destino. Então, a gente vem aqui registrar isso, e falando um pouco sobre a compensação... vocês falaram ali, salvo engano, acho que 12 milhões, que tava registrado no estudo, 12 milhões e quinhentos. Que parte dessa, no mínimo... no mínimo a proporção daquilo que é impactada a cidade de Guarulhos, seja feito aqui, porque nós... isso é algo importante, é algo positivo o metrô, mas logicamente que traz os seus impactos, tanto que vocês apresentaram aqui algumas interferências. Então, que no mínimo... no mínimo a proporção daquilo que tiver impacto na cidade, seja feito aqui, proporcional. E o que a gente... dizer aqui que podem contar com o nosso mandato, estamos à disposição, esperamos que a prefeitura... Sabemos que estamos tendo ali na região do Bosque Maia, na região da Tiradentes, ali, pequenos desencontros em relação a onde será a estação a ser construída; onde tinha uma alternativa, tem uma autorização para a construção do Hospital, que também é um

equipamento importante, logicamente, sem dúvida... mas a gente tem que resolver aquela interferência ali, ver qual a... qual o ponto final. Qual o ponto final, sabendo que ali nós temos um rio, temos ali a perspectiva de uma outra obra num plano da prefeitura, mas que a gente acha a melhor alternativa, para o guarulhense, é no ponto central da cidade, num ponto importante de circulação de pessoas e de uma certa maneira, permitindo que o nosso centro também se expanda. Quem conhece Guarulhos sabe que tem um centro muito compacto, e a gente precisa ter um centro maior, mais pujante, se abrindo mais para o conjunto... para o conjunto da cidade. E também, deixar registrado, que se hoje a perspectiva dessa discussão é discutir a linha final no Bosque Maia, que a gente não descarte a perspectiva de uma ampliação. Que não podemos chegar com o transporte sobre trilhos somente na região central, somente na primeira divisa da cidade, na região da Vila Augusta, Itapegica, mas nos esquecermos das regiões mais distantes. Porque quem sofre com o deslocamento é justamente quem mora mais distante do centro. É quem tá no Bonsucesso, é quem tá no São João, é quem tá no Cumbica, é quem tá no Pimentas, enfim, quem tá na região do Lavras, Presidente Dutra... podia falar do Taboão e outras, né? Pegando mais de um transporte, muitas vezes, ou tendo que fazer um deslocamento muito longo, muito longo. E se hoje nós observarmos qualquer linha de ônibus nos horários de pico, nós voltamos a ter uma superlotação, que tivemos lá atrás. Então, portanto, garantir o metrô, a sua rapidez, para que ele chegue à cidade de Guarulhos, é fundamental para o desenvolvimento, mas em especial, para o barateamento do deslocamento do guarulhense, que pega a linha da EMTU que é caríssima, se a gente comparar com as linhas municipais e mesmo com o metrô, e mesmo com a passagem do metrô. Então, nós vamos ter um barateamento no custo, vamos ter uma qualidade de vida melhor para quem usa o transporte público, e do ponto de vista ambiental, também, teremos uma boa qualidade, já que nós vamos ter menos circulação dos veículos. Bom, é isso. Mais uma vez, parabenizar o Metrô, a Companhia, a Secretaria do Estado de Transportes Metropolitanos, e nos colocar o nosso mandato à disposição. Eu tenho certeza que esse sonho de Guarulhos, que o sonho do guarulhense, uma hora chega. E vamos trabalhar muito, muito, para que seja o mais rápido possível, virando realidade. Obrigado.

[01:14:54] Anselmo Guimarães: Muito obrigado. Muito obrigado ao deputado federal Alencar Santana Braga, aqui presente conosco na audiência pública, já tendo feito aqui

o uso da palavra. Obrigado pela participação. Gostaria aqui de contar também com a compreensão de todos, também de já chamar na sequência a também excelentíssima vereadora Janete Pietá, ela que também, por motivo de força maior, também vai precisar sair. Então... já convidamos aqui, obviamente que tudo isso previsto nas normas do CONSEMA, queria então pedir, convidar aqui a vereadora para participar conosco então, e fazer o uso da palavra. Obrigado, vereadora. Fique à vontade, a palavra é sua então. Obrigado.

[01:15:53] Janete Pietá: Boa tarde a todas, a todos e a todes. Eu quero agradecer porque toda quinta eu tenho live às 19 horas e por isso estou em cima da hora da minha próxima atividade. Eu acho que todos nós de guarulhense sonhamos com o metrô há muitos anos, não é de hoje, e a linha Azul Celeste, ela terá... será bem vinda. Mas eu quero ressaltar, que nós guarulhenses queremos que esse metrô chegue à periferia de Guarulhos, a Bonsucesso... se expanda... porque... como muito bem disse, o engenheiro Epaminondas, se não me engano, estou tentando aqui ver o nome... ele deixou bem claro questões que nós não temos dúvidas, né? A questão... Epaminondas mesmo. Que metrô... ele é benéfico, para o desenvolvimento, é benéfico ao meio ambiente, mas nós queremos que a população da segunda maior cidade de São Paulo... o número de atendidos, 600 e poucos por dia, nós temos quase 1 milhão e 400 mil habitantes, portanto temos que olhar, o estado tem que olhar para Guarulhos com maior deferência.... Além de... dos impactos, e eu gostaria que o impacto ambiental, esses 12 milhões, ele ficasse na cidade, porque quando a obra o aeroporto, nós perdemos uma série de... teve um impacto muito grande na cidade e não houve compensação na cidade. E aí, eu também gostaria de levantar que é necessário que a única espécie em extinção abordada aqui pelo presidente... o responsável pelo metrô, que eu acho que é o papagaio, que também se desse esse olhar para essa espécie que pode entrar em extinção. Também tenho várias perguntas, como por exemplo, qual o impacto no Bosque Maia, que é o resquício da mata atlântica na cidade. Ao fazer o rodoanel, nós perdemos várias espécies, não só animal como também na área... várias plantas que tivemos que recolher e que não... que podem ter entrado num processo de extinção. Além disso, foi deixado claro na exposição, que teremos 247 reassentamentos, eu quero saber qual o impacto, aonde esse reassentamento, e principalmente, qual o impacto, tendo em vista que foi apresentado que os moradores são de baixa renda. Então... Fazer o metrô é querido, queremos, mas também temos

que olhar para o outro lado, que é o olhar para a população, e também para o meio ambiente. E o Bosque Maia, para nós, é uma preciosidade, nós lutamos e defendemos. E... encerrando, eu gostaria de também saber, especificamente, no Bosque Maia, onde vai ser. É claro que ele vai ser, como bem foi explicado, todo subterrâneo, mas ele vai ter que ter um ponto, e por que ali no Bosque Maia? Próximo a uma área de meio ambiente, com nascentes, né? Não sou contra, eu quero saber se não vai ter uma interferência nesse patrimônio que é... ,água é o bem fundamental e ali é uma região de nascentes. ,Então, eu quero louvar quero parabenizar, mas quero saber com profundidade os impactos ambientais, principalmente ali naquela região do Bosque Maia. E, por fim, a questão do patrimônio, sabem que o trenzinho que ia até... o trenzinho das onze, que ia até o... a base aérea, passou em Guarulhos. Nós temos pequenas estações históricas, em Itapegica, naquela região do Padre Bento, passou rapidinho, não pude ver. Então, nós queremos saber o impacto porque nós já temos tão pouco de história conservada. Destruí-las, ao meu ver, compromete o futuro e compromete a história da nossa cidade. Mas, de qualquer maneira, estamos querendo. E sinto que essa construção só se dará, efetivamente a implantação, entre 2025 e 2030. É muito tempo, né? Muito obrigada.

[01:21:14] Anselmo Guimarães: Muito obrigado aqui à vereadora Janete Pietá pela participação... Muito obrigado, a vereadora também precisa se ausentar... Foi muito importante aqui os registros aqui, das autoridades parlamentares aqui conosco. Voltando então, à sequência dos inscritos, vamos começar então chamando as pessoas que se inscreveram. As inscrições já estão abertas desde as nove horas da manhã. Então gostaria de convidar primeiro para fazer o uso da palavra aqueles já inscritos pela listagem da internet, iniciando então por representantes... não temos aqui representantes do Ministério Público, vamos chamar então representantes das entidades da sociedade civil. O primeiro... o primeiro representante da sociedade civil encaminhou a manifestação dele por escrito. Como informado anteriormente, nós vamos então efetuar aqui a leitura da primeira manifestação.

[01:22:26] Anselmo Guimarães: Quem manda é: Pedro Armante Carneiro Machado, da entidade AEAMESP, do município de São Paulo. Ele escreve assim: "A implantação da linha 19-Celeste, trecho Bosque Maia/Anhangabaú é de vital importância para a mobilidade urbana da região metropolitana de São Paulo. Com a descontinuidade da operação do antigo Tramway da Cantareira, na década de 1960, grande porção da

região nordeste da metrópole ficou sem uma conexão estrutural de transporte com o restante da cidade. Se tal não tivesse ocorrido, muito provavelmente esta linha já teria sido modernizada e seria uma das mais densas da malha da CPTM. Portanto, a implantação da linha 19 é também a quitação de uma dívida histórica. Esse evento é um marco relevante neste processo. Parabéns a todos que se empenham para que a linha 19 venha a se tornar realidade." Então, essa foi a manifestação de Pedro Armante Carneiro Machado. Obrigado pela participação.

[01:23:31] Anselmo Guimarães: Na sequência, gostaria de convidar aqui para fazer o uso da palavra, ele optou por fazer a manifestação oral, aqui de forma presencial, Júlio Soto Saavedra. Ele que é do Instituto dos Arquitetos do Brasil, IAB núcleo Guarulhos. Ele tá aqui conosco. Perfeito. Muito obrigado. Enquanto ele vai... se encaminhando para cá, já vou até registrar quem é a próxima pessoa que vai falar, que é José Ramos de Carvalho, aí na sequência a gente chama o... Então, iniciando, aqui, o Júlio Soto Saavedra. Aqueles que forem acessar o palco, tem a rampa e também tem as escadas na lateral, fiquem à vontade, como preferirem. Júlio, boa noite. Obrigado pela participação. Júlio, que é do IAB núcleo Guarulhos, por favor, são cinco minutos.

[01:24:32] Júlio Soto Saavedra: Tudo bem. Boa tarde a todos. E, uma vez mais, também, nós parabenizamos o início das discussões dessa importante obra para nós, Guarulhos. Como já foi falado antes, Guarulhos espera faz muito tempo, discute, pede, mobiliza, para que possamos ter o início, pelo menos, das discussões, do diagnóstico de uma obra tão importante para nós. Nós, arquitetos, engenheiros, cidadãos, sempre, em cada obra, a gente surge uma expectativa grande, iniciando com qual é a...

[01:25:26] Anselmo Guimarães: Só um momento, por gentileza, a gente tá ouvindo alguma coisa, algum áudio, eu acho que tá... não sei quem que é, mas por favor, coloque no mudo, só para a gente ouvir o seu Júlio sem interferências. Obrigado. Por favor, desculpe. Prossiga, seu Júlio.

[01:25:44] Júlio Soto Saavedra: Então, ficamos atentos aos estudos, ao levantamento, aquilo que nós chamamos de diagnóstico, o levantamento que vocês fazem, nos aspectos físicos, socioeconômicos, especialmente nas questões ambientais. E vocês tocam três assuntos importantes, né? O biótico, o social, o físico. E nós guarulhenses, para resumir cinco minutos, não dá para nos falar o que queríamos falar. Nos baseamos em experiências já tidas antigamente. Nós já tivemos grandes obras

iniciadas, como por exemplo, o rodoanel, um grande exemplo. No rodoanel, nós tivemos o mesmo processo de discussão, a mesma apresentação, a mesma proposta, os mesmos levantamentos, diagnósticos, o EIA, o RIMA, são os impactos... relatórios, estudos, reuniões... Nós tivemos um processo, e isso para nós é uma referência, uma referência que nos lembra e pensamos assim, opa... agora inicia uma grande obra com essa característica na nossa cidade de Guarulhos, e uma obra que faz parte, integra, como o rodoanel, faz uma integração regional, que articula todas as regiões da cidade de São Paulo e nós Guarulhos, trecho norte, fomos uma... somos, estamos ainda, uma situação importante e estratégica. Hoje, o metrô passa, é a mesma situação. O metrô é uma integração, estamos agora... estamos esperando, porém tem uma expectativa bem estratégica. Nós, técnicos, esperamos os impactos, porque as promessas, os estudos, as propostas, na questão ambiental, na questão social, que foram ditas, que foram propostas e planejadas na nossa cidade, por exemplo, o rodoanel, muitas delas, ainda, estamos esperando serem resolvidas. O rodoanel, um rodoanel que ainda é um mistério, é uma história, tem muitos problemas. Um dos grandes problemas, o que que é: as compensações. Há grandes promessas de compensações na área do norte do Cabuçu, mas grandes compensações onde nosso meio ambiente foi vítima, é vítima, desse processo no qual o estado não... não resolveu, não retornou, não foram feitas aquele planejamentos, aquelas propostas que poderiam realmente poderiam ter sido uma obra menos... poderia o nosso Cabuçu, nosso patrimônio ambiental e histórico, não ser vítima de todo esse processo que ainda nós estamos vendo. Esperamos que essa... especialmente... nós temos o... áreas estratégicas como o nosso Bosque Maia, que é uma área, muita dessa área é tombada, uma área que nós defendemos, é um patrimônio, além de ambiental é um patrimônio histórico e tombado, esperamos, vamos ficar atentos a como que vai ser resolvido, como que vai ser levado esse impacto nessa região. Tudo bem, as obras serão subterrâneas, tudo bem, não será da forma... agredidas, será diferente, essa é uma possibilidade. Porém, para terminar, para finalizar, nós esperamos que a resolução dos impactos, as propostas que se façam, façam, nesse processo, com a participação da sociedade civil, com a participação das entidades, com a participação das ONGs, com a participa... Porque geralmente a sociedade civil sempre fica, sempre fica sem ter esse privilégio de participar, discutí-lo, esse processo de discussão e propostas dessa obra. Parabéns e muito obrigado.

[01:30:23] Anselmo Guimarães: Muito obrigado, Júlio Soto Saavedro, obrigado pela participação. Ele que representa o IAB de Guarulhos. Na sequência, convido então para fazer o uso da palavra, José Ramos de Carvalho, ele que representa a Associação Paulista dos Gestores Ambientais, a APGAM. Muito obrigado, se dirija aqui até o palco, obrigado, por favor. Na sequência nós vamos chamar Derli Valadares. José Ramos, seja bem-vindo, obrigado pela participação. São cinco minutos.

[01:30:55] José Ramos de Carvalho: Está ok, obrigado. Então, boa tarde a todos, José Ramos de Carvalho, vice-presidente da Associação Paulista de Gestores Ambientais e também pertencço ao grupo, o coletivo Agenda 21 do Vale do Rio Cabuçu. Bom, eu trouxe aqui... Nós participamos da primeira audiência, na Vila Maria, tive o prazer de conhecer o Epaminondas, evidente, e os demais componentes da... da parte técnica. E qual o grande objetivo que nós viemos também para Guarulhos, porque nós convivemos com o Rio Cabuçu, né? Então, como a própria vereadora comentou, nós temos também, dos bairros de Guarulhos, São Rafael, Vila Galvão, até a chegada do Lagos dos Patos, e hoje tá tendo grandes intervenções exatamente na curva do Rio Cabuçu, sobre a Rodovia Presidente Dutra e Fernão Dias, colocando nós em risco de enchentes novamente. Fiz questão de trazer duas senhoras que foram lutadoras pela canalização do Rio Cabuçu, dentro do Coletivo SOS Edu Chaves Contra Enchentes. Gostaria de levantar ali, a dona Teresinha, por gentileza, dona Teresinha, senhora Noêmia. Para vocês entenderem, elas, 84 anos cada uma delas, e quando o então engenheiro Mário Covas precisava de informação de como andavam as obras do Rio Cabuçu, ele ligava para o engenheiro, mas a certeza que ele tinha que estava sendo realizado era quando ele ligava para aquela senhorinha de cabelo branco chamada Noêmia. O próprio engenheiro Mário perguntava para ela como andavam as obras, para vocês entenderem o processo. E hoje nós estamos sobre risco novamente. Então, com a chegada do metrô, vai ser um grande benefício, porque, conversando inclusive, nesse futuro, com o próprio geólogo Ridente, a gente vai ter que verificar as questões do rio. Ontem nós recebemos uma notificação, e é interessante para a CETESB, do engenheiro Hélio Suleiman, que é do FABHAT. Então, ele já teve alguns pareceres que a gente colocou na câmara técnica, Regina, informando sobre isso. Mas eu também queria comentar algo que eu não tive oportunidade de... da tréplica, com o Epaminondas, na primeira reunião. Mas, na verdade, eu queria notificar ele no sentido do grande benefício que vai ser para nós, porque naquele período eu comentei da

questão da umidade relativa do ar, que hoje, que ataca os idosos, nossas crianças, e nós estamos no vale do Rio Cabuçu, e ele é extremamente agressivo contra a gente. Até porque, aqui também tem um grande emérito professor, que é o professor Antônio Manoel, que identificou aqui na nossa região, inclusive, é importante, Epaminondas, a ilha de calor que nós temos aqui. Nós temos três rodovias... agora vou entrar no tema poluição. Bom, o que que vocês imaginam isso aqui? Isso aqui. Isso aqui, eu trouxe três porque um, eu vou ter que fazer uma troca, Epaminondas. Ele vai me dar um livro físico, porque eu tenho dificuldade no computador, ficar estudando, então eu vou dar de presente uma, uma quantidade de 500 ml de poluição, vou, com certeza, para o conselho, porque eu também faço parte do Conselho Municipal da Cidade de São Paulo, e, certamente, vou presentear a CETESB que é o fino para trabalhar com isso, então eles vão entender o processo. Mas, quando a gente faz isso, né? A gente faz a coleta, nas nossas casas no Jardim Brasil, por exemplo, onde que nós estamos lá bem no centro do Vale do Rio Cabuçu, então, quando eu faço essa coleta na minha laje, e como todos os outros que têm residência fixa na região, a gente é surpreendido por esse volume de material. Tanto de material de aviação, o que vocês tão vendo aqui, a gente consegue ensacar, né? Tanto é que nós pegamos, a gente vai começar a vender, para tentar buscar... É porque... o primeiro... Inclusive, os sacos, a gente tá até numerando. Primeiro a gente teve o convite, recentemente, da participação com o físico Ricardo Galvão do INPE, aquele que teve aquele... aqueles embates lá no período da Amazônia. Então, eu vou deixar com vocês. Mas o que que acontece? Como vocês viram e fazem isso? Nós também fizemos uma grande pesquisa em 2015 e 2016, com a presença da equipe do doutor então, do Dr. Paulo Saudiva. Então, taqui os documentos que foram realizados. Nós também vamos distribuir, quem quiser depois eu vou distribuir, mas certamente vou passar. Isso foi feito junto... quando da instalação do Terminal de Cargas, a gente fazendo parceria com a Agenda 21, junto com o Departamento de Poluição Atmosférica da Faculdade de Medicina de São Paulo, onde a gente identificou, depois de 3 mil pesquisas, 45 famílias que foram monitoradas praticamente durante um ano, e chegou nesses estudos. E esse estudo foi, inclusive, realizado agora a... a sua instrução numa revista científica, em agosto de 2020, uma revista inglesa. Sobre essas questões, está exatamente dentro desse polo. Aí, Empaminondas, naquela fala, que você fala sobre o benefício do ar, sem dúvida. Nós temos dois grandes produtores de monóxido de carbono, nós temos a rodovia... na verdade, quatro agora com essa...

[01:36:30] Anselmo Guimarães: Eu peço que o senhor conclua, por favor.

[01:36:31] José Ramos de Carvalho: Ok, já vou concluir. Exatamente. Com a chegada desse tal Polo Logístico Dutra, que não foi avaliado em termos de EIA/RIMA, Regina, essa grande... é a grande dificuldade que nós temos com relação a esse polo logístico, agora nós temos quatro grandes produtores que vão... de monóxido de carbono. Primeiro, a aviação de Cumbica, que *** o dia, despejando tudo em cima da gente. Segundo, Rodovia Fernão Dias. O grande fato da Fernão Dias, quando chega 19 horas, os caminhões são obrigados a parar para não entrar no município de São Paulo, só que eles param com o motor ligado. Então nós recebemos também toda essa carga de monóxido de carbono. Quatro... e aí o grande benefício, pro Epaminondas, para ele ficar feliz. Com a chegada do metrô, nós vamos reduzir, tanto Fernão Dias como Dutra, que tá na faixa de 50 mil veículos/hora, para uma carga de menos... para uma faixa de 30 mil, 25 mil veículos. Então, conseqüentemente, esses 500 milímetros que nós temos aqui, talvez a gente divida ele no meio, né? E de tanta... e principalmente nesse momento de inverno, esse é o pior momento para a nossa vida. A maioria de nossas crianças estão em UBS. Se estivessem aqui dez crianças, com certeza seis delas têm dificuldades em aparelho respiratório. E nem falar dos idosos.

[01:37:48] Anselmo Guimarães: Muito obrigado...

[01:37:49] José Ramos de Carvalho: Então eu vou deixar... fica aqui o nosso agradecimento. À disposição da equipe sempre, já tenho o prazer de ter os cartões deles, mas a... e à disposição de todos vocês, de informação com relação às questões de poluição, e especialmente, à questão do Rio Cabuçu que nos aflige muito. Muito obrigado.

[01:38:06] Anselmo Guimarães: Muito obrigado, senhor José Ramos de Carvalho da APGAM, obrigado pela participação. Acho que um desses já vai ficar aqui para a CETESB analisar. Obrigado, obrigado. Desculpe a... Devidamente registrado então, o que ele deixou aqui conosco, esse material. Fica aqui registrado. Vamos convidar agora Derli Valadares, representando o Instituto de Ética e Comportamento no Trânsito. E na seqüência, teremos Cristiano Luiz da Silva. Derli Valadares, seja bem-vindo, obrigado pela participação aqui conosco nos presentes trabalhos. Então, são cinco minutos.

[01:38:52] Derli Valadares: Ok. Boa tarde, primeiramente, pedindo licença a todos para fazer o uso do microfone sem máscara, ok? Num primeiro momento, gostaria de

expressar a satisfação de estar aqui participando dessa audiência, parabenizar a equipe que produziu os relatórios, que ontem eu tive acesso aos relatórios, li, observei todos, e me solidarizar com o companheiro da associação que acabou de sair aqui, pela questão da poluição, que hoje é um dos grandes problemas que a gente vive na zona norte de São Paulo, e conseqüentemente, Guarulhos também, Dentro desse aspecto de discussões, primeiro eu gostaria de colocar, eu faço parte do Instituto de Ética e Comportamento do Trânsito, atuamos em 97 países pelo mundo, num grupo de 120 Organizações Não Governamentais que é a Global Alliance com sede na Suíça, em Zurique. A gente tem um braço na ONU que é a questão da segurança rodoviária a nível internacional. E, dentro deste aspecto, a gente vem lutando aí, há muito tempo, para a questão do desenvolvimento sustentável. Quando se fala de desenvolvimento sustentável, logo as pessoas pensam, ah, é o meio ambiente, mas não é só o meio ambiente. É a residência onde a pessoa mora, é o local onde ele vai trabalhar, como se desloca, para onde vai, e os fatores para gerar menos poluição, para gerar um ambiente mais saudável, ou seja, um ambiente que realmente seja sustentável ao longo do tempo. E dentro desse aspecto aí, em São Paulo, a gente já presencia muito, e outras cidades também, não só aqui no estado de São Paulo, mas no Brasil também, que é exatamente a questão, onde você tinha 40, 50 lotes, residências, moradias, vem lá uma construtora, constrói cinco, seis prédios, onde você vai ter 500 pessoas morando. Como que essas pessoas vão deslocar pela cidade? As ruas não vão ser aumentadas, não vão ser dobradas. Então, um dos objetivos é questão da implantação do transporte em massa, mais... colocado, a questão do metrô e trens, onde se sustenta esse desenvolvimento urbano nas grandes cidades, cidades médias, do país. E, eu gostaria de colocar um detalhe a mais, que você quando viaja para outros países, cidades com 500 mil, 600 mil habitantes já tem metrô. E aqui, no nosso estado, nós temos diversas cidades que poderiam ter o metrô de superfície, poderia ter esse atendimento com as populações, e não concentrar o desenvolvimento só na região metropolitana, onde parece que só atrai gente, atrai gente... isso tem que ter um limite. Uma hora vai acabar os recursos hídricos, uma hora acaba o recurso energético, que têm um fim, eles não são inesgotáveis. Hoje, já se busca água no sul de Minas para abastecer a grande São Paulo. Já abusam, já tão planejando buscar água aqui, a 200 km de São Paulo para estar abastecendo a cidade de São Paulo, Guarulhos, região metropolitana como um todo. Até onde vai esse desenvolvimento? Até onde ele se sustenta? No aspecto ambiental, econômico, energético, hídrico, entre outras questões

que a gente coloca. Então, como a gente vem nessa luta há mais de dez anos, um dos objetivos foi exatamente, um dos objetivos do desenvolvimento sustentável que a gente conseguiu colocar na cláusula 11, que são 17 objetivos ao todo, é proporcionar o acesso a sistemas de transportes seguros, acessíveis, sustentáveis, a preço acessível para todos, melhorando a segurança rodoviária por meio da expansão dos transportes públicos, com especial atenção para as necessidades das pessoas em situação de vulnerabilidade, mulheres, crianças, pessoas com deficiências, e idosos. Nessa parte aí, eu queria até colocar um ponto, não sei se entra na questão de EIA/RIMA, que é questão do... hoje nós temos uma população de idosos crescente. Cada dia você tem mais idosos. Qual o impacto ambiental para esses idosos nesses meios de transporte? Visto que, hoje, as diversas estações que a gente tem pela cidade de São Paulo, que é um dos poucos lugares que têm metrô no estado, a gente não vê formas acessíveis. Você pega ali, a Praça da Sé, ali o metrô Sé, para um cadeirante entrar ali é uma dificuldade muito grande. Entende? Então assim, só um exemplo, né? Mas você tem outras estações também que dificultam, a gente tá falando do cadeirante, da pessoa com deficiência, e os idosos também têm dificuldades. Para descer as escadarias, às vezes para ir na escada rolante. Então assim, parabenizar a equipe, mas gostaria que tivesse muito mais estudos desses para a implantação de muitos mais metrôs, não só na capital, na grande São Paulo, mas também nas cidades do interior, para a gente desenvolver realmente com sustentabilidade o nosso estado e o nosso país. Muito obrigado a todos.

[01:44:39] Anselmo Guimarães: Muito obrigado, agradecemos a participação de Derli Valadares, do Instituto de Ética e Comportamento no Trânsito, muito obrigado pela participação. Na sequência vamos chamar a fazer uso da palavra, representando aqui a Associação Amigos do Patrimônio e Arquivo Histórico, Sr. Cristiano Luiz da Silva. Cristiano Luiz, obrigado... enquanto ele... ele se encaminha aqui, na sequência nós vamos começar a chamar os cidadãos. O primeiro inscrito que nós temos é Olavo Maciel. Então vamos lá. Cristiano, obrigado pela participação. Fique à vontade, são cinco minutos.

[01:45:18] Cristiano Luiz da Silva: Olá, boa noite. Obrigado, obrigado à mesa, à todos, a essa oportunidade de compartilhar. Isso é a temática dessa noite. E, conforme foi sendo compartilhadas algumas das informações, eu estou aqui representando a

AAPAH, Associação Amigos do Patrimônio e Arquivo Histórico de Guarulhos, e nos preocupamos, quando começamos a ver o material ainda pela internet, e aqui, na exposição, foi endossada essa preocupação. Já foram feitas algumas falas que caminham nesse mesmo caminho que vou trilhar, mas é referente à preocupação com esses bens que, até foi apresentado, como 8 bens tombados, aqui de Guarulhos... E é interessante também deixar exposto, que existem alguns bens que estão ainda em caminho de tombamento, e que também já, a partir do momento que é solicitado, já passa a ser um bem protegido. A minha fala neste momento é pensando neste cuidado desses bens, como a vereadora já falou, que o pouco que a gente têm não seja ainda mais prejudicado. E a gente viu também no que foi apresentado nas lâminas aqui que existe essa possibilidade de, tanto prejuízos para a questão arquitetônica, como a ambiência, né? O próprio Bosque Maia é uma dessas peças tombadas, e que temos essa preocupação Trazemos aqui como exposição, aproveitando também o que já foi falado e norteando pelas senhoras que estão aqui nessa noite, a Associação também está disponível e à disposição para caminhar de mãos dadas em relação às informações que detém. Nós temos livros, temos publicações, temos estudos, estão disponíveis quando necessário, e queremos também participar para pertencer. Algo só é de alguém quando se sente pertencente a isso, e o nosso desejo e fala nessa noite também é, nós queremos, não só nessa audiência, mas estamos disponíveis; e acredito que essa é a fala até de outras associações presentes, que estamos disponíveis para participar desse processo. Muitos erros acontecem, nós vemos a questão do rodoanel que já foi comentada aqui, e o rodoanel passou lindeiro a um bem de grande valor, que é a Casa da Candinha, e que quase, de tombada, ela foi tombada de fato, né? Na propriedade da palavra, ela foi desestruturada, ela foi... sofreu danos por isso, e nossa preocupação inicial é para que isso não se repita. Além disso, nós queremos deixar aqui também, já foi falado disso, e nós queremos salientar que parte desta compensação seja destinada a estes oito bens, porque alguns deles estão padecendo, como a própria Casa da Candinha. Se, de repente, você não sabe o que é, ou não entende ainda o que é a Candinha, é uma das últimas referências de casa colonial que nós temos em nosso estado e nossa cidade, e que sofreu com, infelizmente, a passagem do rodoanel ali. Então, a minha fala é, vinculando a isso, nós vamos, a partir do email que foi compartilhado, nós vamos enviar um material, nos... propondo, até, tudo isso, já identificando algumas situações, e deixando claro que a nossa preocupação, é... não estamos contra, deixo isso bem em caixa alta, né? Não estamos

contra, estamos alegres e felizes porque o metrô em Guarulhos é um sonho antigo, como já foi falado aqui. Porém, entendemos que existem riscos, e a nossa intenção, como, acredito, do que já foi exposto hoje aqui, é mitigar esses riscos. Então, nos pomos a disposição, é dessa fala... trazemos isso, e clamamos que parte desses 12 milhões, 580 mil, pense nessa parte... nós não temos, eu pelo menos não tive ainda, depois quero até saber os detalhes dessas medidas mitigadoras, se já estão sendo discutidas, se possível, termos acesso, para que, para realmente contribuir e caminhar nisso, né? Nós temos... eu participei de alguns conselhos aqui em Guarulhos, e nós temos linkado esse caminho de proteção ao bem cultural, isso em relação ao Conselho de Cultura, o de Turismo, o de Patrimônio Histórico, e eu acredito que são equipamentos que podem, e estão disponíveis, à qualquer momento, além dessas associações aqui presentes. Tá bem? Obrigado.

[01:50:32] Anselmo Guimarães: Muito obrigado Cristiano Luiz da Silva, Associação Amigos do Patrimônio e Arquivo Histórico, AAPAH. Obrigado pela participação. Com isso, nós finalizamos o segmento de representantes da sociedade civil. Nós vamos passar agora às... às pessoas físicas, que não estão aqui representando ou falando por alguma entidade em especial. Vamos começar então, como já tínhamos falado, com o Sr. Olavo Maciel. Ele que fez a inscrição online e está aqui conosco também, Olavo Maciel. Talvez ele tenha... Bom, fica aqui reservado, então, caso ele adentre aqui a sala, fica aqui reservado então para a participação de Olavo Maciel. Na sequência nós temos a participação de Antônio Sérgio de Sousa. Antônio Sérgio de Sousa. Ele também se inscreveu para fazer a fala de forma presencial aqui conosco. Caso eles estejam pelo recinto, fica aqui garantido também a possibilidade de fala, é só procurar aqui o nosso pessoal da organização, a gente chama na sequência. Próxima inscrição para fazer o uso da palavra, para fazer manifestação, é de João Vitor... Dá licença, vou tirar...

[01:52:13] Anselmo Guimarães: do João Vitor Campos dos Reis, ele encaminhou a manifestação por escrito. Ele pergunta: "Em relação às estações de Guarulhos, se há estudo de bens a serem tombados pelo CONDEPHAAT e se há demanda organizada para isso dentro do município." Essa foi a pergunta enviada por João Vitor Campos dos Reis, obrigado pela participação, João Vitor.

[01:52:40] Anselmo Guimarães: Na sequência gostaria de chamar para fazer o uso da palavra, Samuel Jacinto Amorim. Mais uma inscrição que foi feita pela internet. Após o

Samuel nós temos inscrito Jeferson Pereira da Silva. O Jeferson Pereira da Silva nos acompanha pela plataforma de videoconferência, então o pessoal da produção vai colocar para a gente ouvir aqui a manifestação. Jeferson, por favor, peço que... se você puder então, pode abrir seu microfone, se conseguir abrir a câmera também, e seja bem-vindo, por favor. É, mas... eu tô vendo que ele tá falando aqui mas nós não estamos ouvindo aqui. Na tela... peço só um instante, Jeferson, vi que você tá com o microfone aberto, só que nós estamos sem áudio aqui no auditório. Só um momento, por gentileza. O, Jeferson, você... vou pedir para você falar alguma coisa, só para a gente testar aqui.

[01:54:29] Jeferson Pereira da Silva: Boa tarde, Anselmo.

[01:54:33] Anselmo Guimarães: Só um minutinho, vou tentar microfonar aqui. Pode falar, por favor.

[01:54:54] Jeferson Pereira da Silva: Boa tarde.

[01:54:55] Anselmo Guimarães: Agora sim, escutamos. Por favor, pode prosseguir. Obrigado pela compreensão, vamos lá. São três minutos, obrigado.

[01:55:05] Jeferson Pereira da Silva: Tá, primeiro... desejar boa tarde a todos e cumprimentar a todos aí, na pessoa do seu Anselmo Guimarães, presidente do CONSEMA. Primeiro, só deixar um protesto, Anselmo, em relação, infelizmente, nós tivemos um desfecho muito ruim a respeito da audiência pública do aterro (inint)[1:55:26]. Passado isso, vamos para o outro tema, que é o metrô hoje, né? O que ficou, resta sempre nessas obras, essas questões foram pontuadas. Uma, é... que (inint)[1:55:38] que interface a ação com o município, como que está? Haja visto que o plano diretor não previa essa obra, (inint)[1:55:49], o município não... provavelmente foi pego de surpresa, e é um despreparo. Tanto que, o que levantou o deputado Alencar Santana, procede e é até um alerta para o pessoal que tá aí no Metrô, observar o terreno que está previsto, pelo menos nos estudos, a área ali do Bosque Maia que compreende ali parte ao lado ali do Mc Donalds, que está inserido hoje o Hospital São Luiz, que está inclusive iniciando obras. Então é interessante que o pessoa atente para isso. Se já foi atentado, né? Porque as obras estão em plena fase inicial e depois provavelmente vão querer procurar outro terreno e ir para dentro do parque, que é uma área, como disse o Cristiano, tombada, e a vereadora Janete complementou, de aí, uma pouca, né? Uma das poucas áreas verdes que nós temos no município na região

central. Então essa é uma questão que eu coloco aí. Outra questão, é socioeconômica e socioambiental. Esses empreendimentos, é evidente que trazem um benefício... (inint)[1:56:56], mas traz algumas sequelas...

[01:56:59] Anselmo Guimarães: Ô Jeferson, ele cortou um pouco, você tava falando que evidentemente traz um benefício, vou pedir só para você repetir a partir daí. Tudo bem? É que a gente perdeu um pouquinho.

[01:57:10] Jeferson Pereira da Silva: Tá. É evidente que traz um benefício a obra do metrô, é importante para a cidade, a cidade merece isso, foi falado por todos, mas junto com ela, no seu bojo, ela traz também algumas questões de especulação imobiliária, processo de gentrificação, então isso preocupa, principalmente sabendo que há um... não há um acordo aí, não sei se sentaram para conversar, o estado e o município. Então é importante isso, né? Esse é um aspecto que eu gostaria de colocar para os técnicos, como que tá, como se controla isso? A gente viu a questão do rodoanel, a gente acusava, sempre apontamos que o rodoanel consequentemente vem as ocupações irregulares, e no entanto, a obra tá parada e você vê lá o que a gente pregava. Outra questão que eu queria analisar, que os técnicos me respondessem, não ficou claro para mim no RIMA e no EIA, é o impacto, né? O impacto, a gente pega o mapa e vê que Guarulhos tem uma grande questão de lençol freático, potencialidade ali, e esse rebaixamento provavelmente, qual o grau de rebaixamento desse lençol freático? O impacto disso? Outra questão, é a comunicação social. A gente sempre tem problema com a comunicação social. O rodoanel é um exemplo, agora o aterro lá que foi aprovado de forma (inint)[1:58:37], também tá tendo inúmeros... aquilo que nós apontamos nas audiências, Anselmo, está acontecendo lá. E a população está distante desse processo de comunicação social, e prefeitura, muito menos. Então, É um pedido, gostaria que os técnicos respondessem como está esse aspecto da comunicação social, com a prefeitura, com a sociedade civil, com os moradores, para encontrar soluções conjuntas; porque um obra dessa, ela traz um impacto no seu processo natural, Ah, eu já coloquei aqui, que também, como o local ali da estação do Bosque Maia, então eu já coloquei aí, foi uma das primeiras questões para que os técnicos respondam, reforçando a necessidade das compensações no município de Guarulhos, que eu acho importante... não, é importante isso. E qual que é os próximos passos, Anselmo, aí eu acho que você poderia esclarecer, para que a população, que essa audiência não se torne o que que vem (inint)[1:59:32] normalmente acontecia no país,

e se torne apenas um pro... cumprindo um processo legislativo, ó, tem que ter audiência, então vamos fazer audiência, né? Mas não um processo efetivo. Então gostaria que vocês explicassem para nós, as pessoas, cidadãos de Guarulhos, quais os próximos passos, esses apontamentos que foram colocados aqui, aonde vão entrar, onde é determinante para que a sociedade, o Guarulhense, possa participar desse processo até o final, não se perder depois uma aprovação, passado... cumpriu essa etapa, vai para a CETESB, depois vai para o CONSEMA, e aí se perdem grandes contribuições aí e questionamentos, e sempre visando o melhor, o melhoramento aí da obra, para o município. Então são esses aí os apontamentos, dentro desses três minutos que me cabiam. Não sei se fui claro.

[02:00:22] Anselmo Guimarães: Muito obrigado. Perfeitamente. Não, eu agradeço pela participação, Jeferson, bem registrado. Ao término, depois quando a gente for fazer os comentários também, da mesa, a gente vai justamente explicar, justamente sobre isso, quais são as próximas etapas daqui, até... na verdade, a continuidade, né? Disso tudo. É, foi... Na sequência, nós temos a inscrição da Elaine, ela que é também do município de Guarulhos, creia que esteja inclusive utilizando a mesma conta que o Jeferson aqui, para fazer a manifestação, ela também optou por fazer a manifestação de forma oral. Elaine Regina, é isso. Por favor, boa noite, Elaine.

[02:01:11] Jeferson Pereira da Silva: Ô Anselmo. Anselmo. Boa noite. Viu, não, ela só colocou porque, como eu tô com dificuldade aqui na comunicação...

[02:01:19] Anselmo Guimarães: Ah, sim. Perfeito, entendi agora.

[02:01:21] Jeferson Pereira da Silva: Tá? Ela declina desse direito, tá?

[02:01:24] Anselmo Guimarães: Muito obrigado, Jeferson, muito obrigado novamente pela participação.

[02:01:29] Anselmo Guimarães: A próxima participação é de... Roberto dos Santos Moreno, ele mandou a manifestação dele por escrito. E ele escreve assim: "Importante essa estação do metrô, junto ao principal parque público da cidade de Guarulhos, de um hospital em construção, de um fast food, banco, junto a duas das principais vias, a Paulo Faccini e a Tiradentes, com acesso ao aeroporto, rodovia Presidente Dutra, Shopping Maia, bares e restaurantes, prefeitura, ACM, e outros equipamentos. Parabéns pela iniciativa." Esse foi Roberto dos Santos Moreno.

[02:02:08] Anselmo Guimarães: E eu queria já chamar aqui então a próxima pessoa inscrita, que é , está aqui conosco, Leonardo Fernandes dos Santos. Leonardo está aqui conosco, vou pedir então que se dirija aqui à nossa, à nossa... tribuna, para fazer o uso da palavra. Após o Leonardo, será a vez de Yasmim Ricciardi. Boa noite, Leonardo, seja bem-vindo. Obrigado pela participação. Nesse momento, são três minutos, obrigado.

[02:02:46] Leonardo Fernandes dos Santos: Obrigado. Boa noite, é a minha primeira audiência pública a que eu participo. Gostaria de parabenizar pelo projeto efetuado pelos técnicos, Sou um cidadão que vim da região da zona leste, de Artur Alvim, e vendo os links na internet fiz valer o direito de vir aqui e falar da importância do metrô na cidade de Guarulhos, justamente pelo motivo de ver todos os cidadãos, e eu acredito que aqui, quem se dirigiu até aqui não veio ainda de metrô, né? Certamente veio de um aplicativo, de um carro próprio. Mas a importância desse emblema aqui, ó, que foi feito em 1968 pelo então prefeito Faria Lima, estive pesquisando na internet, eu acho que faz jus com 1 milhão e 400 milhões de habitantes em Guarulhos. Eu já estou aqui há 10 anos e vejo muitas pessoas, muitas pessoas, dá até dó, que você fala assim, tá correndo por quê? Né? Tá correndo para pegar o ônibus, que às vezes demora 40, 50 minutos, dependendo do ponto da cidade que o cidadão tá. Então, é muito importante que se faça valer esse projeto, até mesmo, como o deputado falou, no primeiro deputado, da importância da linha Verde, que ela está assinada, até a Tiquatira, que... o Y, que vá até Educador Paulo Freire, fazendo um ponto, e jus também, ao colega da associação, da poluição. Moro ao fundo da Educador Paulo Freire, ali próximo do Posto Ipiranga, que já não ouviu falar. A parte terrestre da limpeza em casa é minha e eu vejo a quantidade de poluição que entra na minha casa, a cada 15 dias é inevitável que no batente das paredes, está lá a poluição. A gente está num processo de mudança geral, desde a climática. Até os carros elétricos se tem se falado. E eu acredito que Guarulhos também se faça o direito de colocar ônibus elétricos o quanto antes, ou até, pelo menos, com ar-condicionado, que não tem. E é impressionante verificar uma empresa como a EMTU, que está em muitos outros municípios dessas... de outros... dentro da capital de São Paulo, com taxas a R\$ 7,70, R\$ 8,70, quando não mais, E ver uma taxa como essa, de importância hoje do metrô chegar. Não só pela linha Verde, mas como a linha Celeste. Então, como o colega também de transportes que veio aqui falou, eu acho que realmente não fiz o direito de ficar em casa hoje, sentado, me incomodei, vim aqui, sim,

fiz o uso da palavra, e pretendo, se assim tiver, acompanhar os colegas que estiveram aqui nessa noite. Tá bom? Muito obrigado.

[02:06:09] Anselmo Guimarães: Muito obrigado, esse foi Leonardo Fernandes dos Santos. Muito obrigado, Leonardo. Próximo inscrita a fazer o uso da palavra é Yasmim Ricciardi. Enquanto ela se dirige aqui, na sequência, é Inra Estéfano Bertolon. Depois de Inra, é Cícero Cosmo Pereira. Então agora, Yasmim, obrigado pela participação, seja bem-vinda, Yasmim. Muito obrigado, são três minutos. Fique à vontade.

[02:06:51] Yasmim Ricciardi: Olá, boa noite a todos. Gostaria de cumprimentar a nossa mesa, gostaria de cumprimentar a todos os profissionais e técnicos que estão aqui hoje apresentando esse projeto para a nossa população, as autoridades que já passaram aqui por esse auditório, e a todas as pessoas que estão assistindo em formato online. Eu gostaria, antes, de falar um pouquinho sobre a questão do metrô dentro da nossa cidade, né? Acho que é um sonho de todo guarulhense. Foi falado aqui justamente da empregabilidade, que às vezes atrapalha a questão da distância, a gente não têm acesso e acaba cortando, a gente acaba recebendo não por conta da distância, é muito longe, e às vezes a gente não consegue de fato ter acesso a outros locais pela falta de transporte. A valorização, né? falar justamente sobre a questão do transporte dentro da nossa cidade, a questão de vir o metrô para cá, acho que é uma luta muito grande. E eu queria deixar um questionamento que me chamou muito a atenção, do segundo técnico que subiu aqui para falar justamente de alguns impactos. E o que me chamou atenção foi justamente da desapropriação. Foi colocado dois planos e eu queria muito que fosse tratado o que são esses planos de uma forma mais profunda, nós não temos um tempo muito grande para isso, lógico, mas eu queria que fosse especificado, porque vai atingir de duas a desapropriação, né? E foi citado dois planos, duas formas, e eu gostaria de saber um pouco mais sobre. Puxar um pouco a orelha da municipalidade, porque nós queríamos a presença maior do nosso executivo. Pouco se fala, a população pouco tá sabendo sobre a questão do metrô aqui, e prova disso é que a gente tem um plenário cheio... um plenário vazio, com poucas pessoas, a população não tá sabendo sobre a questão do metrô, poucos sabem, e deixar claro que a gente precisa de horários para que se tenha a audiência pública e a participação da população dentro da audiência pública, para poder se inteirar sobre a pauta, se inteirar sobre o tema, saber o que que é um Conselho Estadual de Meio Ambiente, saber quais são os

planos do Metrô, a proposta que existe para a implementação do metrô aqui em Guarulhos. Então, com relação ao horário, os meus questionamentos. A representação da municipalidade também é importante, uma fala. E gostaria muito de agradecer a todos os técnicos que fizeram um papel aí muito grande na formulação de todo esse trabalho, para apresentar para a nossa população a vinda do metrô aqui para a nossa cidade.

[02:09:40] Anselmo Guimarães: Muito obrigado pela participação da Yasmim Ricciardi. Muito obrigado. Convido aqui para fazer o uso da palavra, Inra Estéfano Bertolon. E na sequência, será Cícero Cosmo Pereira. Inra, seja bem-vindo. A palavra é sua, são três minutos.

[02:10:11] Inra Estéfano Bertolon: Boa noite, muito obrigado pela participação, pela compreensão de vocês também. Queria agradecer aos técnicos, os estudos que foram feitos. E eu queria, meu grande questionamento seria o seguinte. Eu moro no bairro de Itapegica, eu sou morador há 66 anos nesse local, tenho essa idade, nasci lá, e moro lá até hoje. Então, o meu questionamento seria justamente essa parte de desapropriação, que o Metrô olhasse com carinho o pessoal que mora lá, que fossem justas essas indenizações, e que preservasse justamente esses nossos anseios. Então, esse é o meu grande questionamento. Queria agradecer novamente. Moro na Rua Jaci, não foi mencionado no plano de vocês, mas é próximo com a travessa da Rua Cavadas juntamente com a Rua Canadense. Então, a gente recebeu extraoficialmente alguns planos, alguns estudos, que mostram que a gente irá ser afetado, e até o momento não... a gente não teve nenhuma posição. Sei que tem um pessoal de engenharia lá, fazendo estudo de solo, aprofundamento, tenho conversado com eles, então a gente tá vendo que a coisa tá caminhando. Então, a gente gostaria de saber justamente sobre isso aí. Muito obrigado, uma boa noite.

[02:11:48] Anselmo Guimarães: Essa foi a participação de Inra Estéfano, obrigado pela participação. Na sequência, gostaria de convidar Cícero Cosmo Pereira. Ele tá vindo até o palco. Na sequência teremos a participação de Marcelo Nishida. Seja bem-vindo, Sr. Cícero, a palavra é sua. Obrigado.

[02:12:28] Cícero Cosmo Pereira: Já perdi alguns segundos...

[02:12:30] Anselmo Guimarães: A gente... Vamos começar de novo.

[02:12:35] Cícero Cosmo Pereira: Boa tarde a todos. É lógico que o metrô é algo muito bom, a gente de Guarulhos queremos o metrô aqui, já há muito tempo que a gente vem lutando para um transporte público de qualidade. Eu, como morador aqui do bairro do Paraventi, que é aqui do lado, vim a pé de casa até aqui, inclusive. Mas por que que eu vim a pé? Porque eu estou interagindo com alguns meios de comunicação que me permitiram saber que tinham essa audiência hoje. A grande maioria da população não sabe. E, principalmente, fiquei feliz que o senhor que estava aqui, ali do Itapegica, que pôde falar da preocupação dele. Aqui nós temos uma preocupação diferente, mas eu gostaria de primeiro salientar que essas audiências não podem ser escondidas, as pessoas interessadas precisam estar sabendo. Então, que elas possam ser melhor divulgadas. Isto é uma pergunta que depois vocês vão ter que nos responder. Eu percebo também que esse projeto não é um projeto de hoje, é um projeto que já deve caminhar há algum tempo, porque vocês já fizeram fundações, vocês já investiram em vários projetos. Então, já tá caminhando há algum tempo, e a gente não tá sabendo, porque, até então, a gente pensava que o metrô vinha pelo Tucuruvi. Por que que não vem, é uma pergunta, por que que não vem pelo Tucuruvi? Gostaria que vocês pudessem nos responder, porque, até então, já tava planejado vir do Tucuruvi até aqui. Outra coisa, por que fazer o ponto final no Bosque Maia? Eu moro aqui, o trânsito já está todo estrangulado, nós estamos com uma quantidade de habitações, principalmente me prédios, absurda. As pessoas não andam mais aqui, de carro. O Bosque Maia vive lotado, como que vocês vão colocar uma estação final aqui? Porque a estação final não é só a estação final, você precisa de um terminal de ônibus, porque as pessoas vão se dirigir até o ponto final para pegar. Eu sei porque, quando abriram a estação do Terminal Jabaquara, eu morava lá. E o terminal ocupa um espaço gigantesco, nós não temos esse espaço aqui. Porque vocês não pensaram estender até o Parque Cecap? Onde nós temos um núcleo habitacional muito grande, que favoreceria ali muito esse terminal e eles têm várias áreas em aberto, completamente vazias, onde não teria esse problema, concentraria... já tem alguns terminais de ônibus lá, está próximo à rodoviária, e próximo àquela linha de trem que nós pensávamos que ia ajudar a população, mas ela não ajudou. Ajuda quem vai para o aeroporto, mas o trabalhador simples, não. É isso. Muito Obrigado.

[02:15:48] Anselmo Guimarães: Muito obrigado, Cícero Cosmo Pereira pela participação. Na sequência, convido para fazer o uso da palavra, Marcelo Nishida. Marcelo Nishida está vindo para cá. Por último, após o Marcelo Nishida, nesse segmento de pessoa física, nós temos a Cíntia Santos. Marcelo Nishida, seja bem-vindo, fique à vontade, a palavra é sua. São três minutos, obrigado.

[02:16:21] Marcelo Nishida: Obrigado. Pode... posso ter a licença de tirar a máscara?

[02:16:24] Anselmo Guimarães: Lógico, fique à vontade.

[02:16:28] Marcelo Nishida: Primeiramente, boa noite, né? Eu gostaria... eu quero, né? Cumprimentar o Anselmo e a Regina na mesa, ao pessoal presente aqui no auditório, e àqueles que estão acompanhando virtualmente. Eu me chamo Marcelo, sou morador de Guarulhos, vivo no bairro de Vila Augusta, e acho que talvez, para começar, né? Como o pessoal colocou, eu acho interessante colocar alguma coisa pessoal, porque estar aqui, também. Como morador de Guarulhos, antigamente eu morava no bairro Monte Carmelo, e agora moro na Vila Augusta, mas eu desloco de Guarulhos para São Paulo desde 98. Então eu sei o que é essa sensação de ansiedade por... por esse empreendimento, mas também por todos os nossos problemas que a gente enfrenta nesse deslocamento diário, porque muitos Guarulhenses vivem isso diariamente. São, muitas vezes, a gente perde de duas a três horas diárias nesse deslocamento. É uma perda absurda, né? Não só pessoalmente, quanto também na produtividade. Eu gostaria de ser sincero, que na verdade eu consegui somente ler o RIMA e os capítulos iniciais do EIA, então algumas coisas podem ser que... que tenha alguns equívocos, e aí eu já tô me desculhando previamente em relação a isso. Eu queria começar com uma coisa que já se colocou por outros, isso inclusive pelo... quem tava aqui, que me precedeu, que é a questão de por que, no estudo de alternativas, não foi considerada a possibilidade de expandir o trecho até a linha Jade do metrô da CPTM. Por quê? Porque, se a gente olha lá no capítulo sobre o estudo de alternativas, ele fala que o objetivo é a conexão do centro de Guarulhos com o centro de São Paulo, ou, também, para criar uma ligação radial para o atendimento de viagens predominantemente pendulares. Esses deslocamentos pendulares, eles não são apenas intermunicipais, metropolitanos, elas ocorrem também no nosso município, o deslocamento desde as regiões mais populares até as regiões centrais, onde tem a oferta de empregos e serviços. Então, se existe, pelo menos que eu saiba, existe intenções e estudo de estender a linha Jade para o Bonsucesso, que é uma região predominantemente

residencial, onde estão... principalmente os proletários, os trabalhadores, a classe menos abastada do município. Então, você imagina, se tivesse essa extensão, atenderia essa demanda pendular que eles têm, para empregos e serviços no centro de Guarulhos. Eu lembro que umas vezes, comentando anos atrás com o pessoal que eu conhecia do Pimentas, eles falavam que demoravam uma hora e meia, quase duas horas, para chegar no centro de Guarulhos, dependendo do trânsito da Dutra. É absurdo isso. E aí, você já tem uma linha Jade, que ela já é subutilizada, e aí você vai fazer uma extensão para o Bonsucesso; mas se ela não tiver conectada com a linha 19, será que ela não vai continuar subutilizada? Qual é a demanda de origem e destino do pessoal do Bonsucesso, Pimentas, principalmente? Claro que tem alguns que vão ser atendidos com essa ligação direta com São Paulo, mas tem muitos deles, mesmo assim, que vão para médicos, hospitais, no centro de Guarulhos, faculdades... Então eu acho que, por que, essa agora é a pergunta, por que o Metrô não estudou essa extensão? Existe dentro do planejamento do Metrô alguma perspectiva para estudar ou implantar essa extensão? Porque ela é curta. Eu fico vendo no mapa, eu fico imaginando, no Bosque Maia, se ele fosse ligar ao Cecap, seria basicamente duas estações, talvez o Bom Clima e Vila Barros. Agora, se ele quiser ser mais eficiente, ele podia ser, Bom Clima, Monte Carmelo, Guarulhos, Taboão; porque aí não teria o conflito do pessoal que só iria para o aeroporto.

[02:21:07] Anselmo Guimarães: Perfeito.

[02:21:08] Marcelo Nishida: Essa é a consideração inicial.

[02:21:11] Anselmo Guimarães: Então, já encerrou.

[02:21:13] Marcelo Nishida: Ah? Já encerrou?

[02:21:14] Anselmo Guimarães: Já encerrou. Uma gentileza que eu posso, eu inclusive aproveito aqui a oportunidade, seu Marcelo, como já passou bastante já o tempo, eu queria sugerir então o encaminhamento por escrito, se o sr. puder encaminhar por escrito, e aquilo que obviamente não puder ser respondido aqui no momento, a gente caminha, obviamente, para constar no processo da CETESB. Não sei se o Metrô tem alguma linha que pode disponibilizar aqui também, de fazer o atendimento, mas eu peço... infelizmente, já encerrou. Se quiser fazer uma consideração final muito breve...

[02:21:52] Marcelo Nishida: Exatamente. Anselmo, eu já tava ciente que não seria possível falar tudo, estou familiarizado com os processos de licenciamento, e eu faria isso mesmo. Eu só tava achando que conseguiria... Mas, e por fim, eu gostaria de, então já que não dá para falar muito, só pelo menos terminar parabenizando o trabalho que já vem sendo feito, pelo CONSEMA, pela CETESB, e pela PRIME e seus respectivos técnicos, e que eu realmente conheço o serviço, o trabalho deles, e eu tenho plena confiança que eles vão dar o devido... como posso falar... eles vão considerar tudo o que vos foi apresentado aqui e eu tenho plena consciência que tudo que foi apresentado será considerado, e nisso eu fico tranquilo. Então, se vocês que tão na mesma situação que eu e têm mais alguma coisa para expor, é só fazer que nem eles falaram, protocolizar suas considerações, e que serão realmente consideradas. Isso eu garanto. Obrigado.

[02:22:56] Anselmo Guimarães: Muito obrigado pela participação aqui do Marcelo Nishida, pela excelente participação. Parabéns aí, estudioso, muito obrigado. Isso, eu creio que engrandece muito. Obviamente, todas as manifestações têm todo esse cunho. Muito obrigado pela participação. Encerrado então aqui o segmento de pessoas físicas. Nós vamos passar a convidar representantes de conselhos, tanto estaduais quanto... Ah, não. Temos mais uma manifestação, desculpem, que é da Cíntia Santos. A Cíntia, ela fez a inscrição pela internet, mas para participar aqui presencialmente. Bom... Vamos passar aqui então ao próximo inscrito. Nós vamos agora para representantes de conselhos municipais de meio ambiente. Nós temos aqui inscrito, ele que tá na plataforma de videoconferência, que é o sr. Hélio Cláudio de Carvalho Moreira. Ele representa aqui o CADES da Vila Maria, do município de São Paulo. Vou pedir então ao nosso pessoal da produção para colocar o Hélio aqui, para a gente poder acompanhar a sua manifestação. Sr. Hélio, seja bem-vindo, para esse segmento são cinco minutos de fala, por favor.

[02:24:29] Hélio Cláudio Carvalho Moreira: Primeiramente, gostaria de agradecer a todos os membros aqui presentes e externalizar aqui o nosso sentimento de agradecimento pela evolução do transporte em Guarulhos. E, manifestar, desde já, uma questão importante para as audiências públicas, que elas possam ser dirigidas em horários os quais a população comum possa participar, após o seu expediente de trabalho. Todavia, gostaria de ressaltar também, que a explanação nos dada em

relação à questão ambiental, ela carece de alguns estudos específicos no tocante à compensação ambiental, a exemplo do que já tivemos no passado, como foi bem salientado pelos parlamentares presentes e pela população, nós não queremos que um erro do passado, como no caso do anel viário, no caso das nossas obras aqui da região, não é? Careçam aí de um estudo específico. E que esta compensação possa ser mais explanada pela câmara de compensação, carece de uma explicação da mesma. E se tiver presente algum membro da mesma, que pudesse aí nos falar. Né? Porque é inadmissível que uma obra de tamanha grandeza possa ser realizada entre os dois municípios, tanto o município de Guarulhos como São Paulo, o qual eu faço parte do conselho regional do meio ambiente que é da Vila Maria, onde vai ser também totalmente impactada pelas obras, que esta compensação seja feita em outro lado da cidade. Então, é de suma importância que esta audiência pública, ela não finde apenas em duas apresentações, como a da Universidade Nove de Julho, e esta de hoje, não é? Que o Metrô e os órgãos responsáveis tenham essa ciência de dar aí continuidade, para que a população possa participar. Então isso é muito importante. Outro ponto importante que foi elencado, é em relação a algumas espécies em extinção. Então que haja um estudo específico de proteção, acompanhado aí por técnicos, biólogos, e da zoologia também, para que essas espécies não tenham esse impacto. Outro ponto que gerou-me preocupação também, é o fim da estação, no Bosque Maia. Se é uma área de proteção ambiental e também de patrimônio histórico, que deveria ser preservado, quais os impactos reais a este pleito, nesta região? Então é de suma importância que isso seja esclarecido também. E, outra questão, também que me gerou uma preocupação em relação ao tema, é a abrangência aí das populações que serão removidas de seus locais, principalmente uma comunidade que nós temos, a Comunidade do Violão, na área aqui do Jardim Julieta, que será totalmente eliminada. Irá acabar esta comunidade. E para onde essa população irá ser levada? Não há um estudo social para isso? Como isso está sendo feito? E mais divulgação. Então, é importante que toda a população do entorno, ela tenha acesso a essas informações, a essa publicidade. E ressalto, que as audiências deveriam ser postas em horários em que a população pudesse participar e também, tendo em vista a relevância do assunto, que não terminem as audiências públicas, precisamos de mais tempo. Ou seja, mais sessões dessa audiência pública, porque é uma obra que irá perdurar por muito tempo e nós precisamos aí ter total acesso a estas questões. Por hora, é só isso. Posso ter esquecido de algum detalhe que vou encaminhar aí através do email para os órgãos

responsáveis. Desde já, agradeço a abertura e o nosso Conselho Regional do Meio Ambiente da Vila Maria torna-se um berço para acolher qualquer demanda, porque somos regiões vizinhas, e o impacto ambiental que uma sofrerá, obviamente vai implicar na outra.

[02:29:04] Anselmo Guimarães: Muito obrigado a Hélio Cláudio, ele é do CADES da Vila Maria, do município de São Paulo. Muito obrigado pela participação ao conselheiro, e fica devidamente registrada aqui a participação. Encerrado então esse segmento, já tendo sido adiantadas as manifestações dos parlamentares aqui presentes, nós vamos então para o segmento final que são dos dirigentes do poder executivo. Então, gostaria de convidar aqui o Secretário de Transporte e Mobilidade Urbana do município de Guarulhos, o Secretário Luigi Lazzuri Neto. Está aqui conosco na audiência pública, gostaria então de convidar o secretário Luigi aqui para participar conosco, aqui no palco, aqui. Bom, fica aqui registrado, nós... Ele esteve aqui presente, fez a inscrição aqui, mas acho que ele teve que se ausentar, o secretário Luigi Lazzuri Neto. Bom, dessa forma, gostaria então de passar para o próximo momento da audiência pública, que são as respostas e comentários acerca daquilo que foi comentado aqui na presente audiência pública. E após, nós teremos os comentários finais, então, da mesa, junto com a CETESB. Dessa forma, eu gostaria agora de convidar inicialmente para fazer o uso da palavra, representando a Companhia do Metropolitano de São Paulo, o Cortez. Ele está aqui conosco. Peço então que se encaminhe aqui. Boa noite mais uma vez. Fique à vontade, são 15 minutos. E na sequência são 15 minutos que vai ser feita a manifestação da PRIME Engenharia. Por favor, fique à vontade, Cortez.

[02:31:33] Luiz Antônio Cortez Ferreira: Boa noite, muito obrigado. Obrigado, Anselmo, pela oportunidade. Meu nome é Luiz Cortez, sou Gerente de Planejamento e Meio Ambiente do Metrô de São Paulo. Quero inicialmente agradecer a presença de todos, as contribuições que foram aqui trazidas, que só vão servir, naturalmente, para aprimorar o nosso trabalho, aprimorar o estudo; pedir desculpas que nós vamos ter um tempo muito curto, portanto vou ter que fazer respostas sintetizadas, não vai ser possível esclarecer um a um, até porque o Estudo de Impacto Ambiental está sempre disponível para quem quiser consultá-lo. Segue disponível no site do Metrô, www.metro.sp.gov.br, e também no portal da transparência, tá lá o estudo e o RIMA disponíveis. Eu sei que é um trabalho longo, de mais de mil páginas, mas muitas das

perguntas que foram feitas aqui é possível verificar lá. Vai no índice, procure a área correspondente, e vai ter respostas bem detalhadas. Vou começar falando por um tema que eu sei que é, talvez o principal impacto que a implantação de um empreendimento desse porte pode trazer, que é a questão das desapropriações, porque lida, mexe diretamente com a vida das pessoas. Deixar claros, aqui, alguns pontos. A desapropriação, ela começa com a publicação de um decreto da declaração de utilidade pública, chamada DUP, o decreto da DUP. A DUP vai declarar de utilidade pública os perímetros que poderão ser utilizados para a desapropriação, mas eu quero aqui deixar um alerta, pessoas que as vezes podem, por interesses próprios, procurar e dizer, olha, sua casa vai ser desapropriada, vamos fazer isso, vamos fazer aquilo... tome bastante cuidado com esse tipo de abordagem, tomem bastante cuidado com coisas que circulam na internet sem base nenhuma, porque nós estamos na etapa inicial do projeto, que é a etapa... todo o estudo de impacto ambiental é baseado no projeto funcional, o projeto básica já está em desenvolvimento, é o passo seguinte, estão sendo feitas as sondagens, como alguns citaram aqui, as investigações geológicas, de interferências, e somente com a conclusão do projeto básico é que nós teremos efetivamente quais imóveis serão desapropriados ou não, e portanto, a partir daí, o processo que se inicia com a publicação da DUP. Mas, ainda assim, algum refinamento, algum detalhamento no projeto poderá ser necessário, e algum imóvel daqueles que estão dentro da DUP possivelmente pode sair e não ser necessário, não ser desapropriado. Então aguardem o segundo passo após a publicação da DUP, que pode demorar um pouco, que é a comunicação do Metrô aos proprietários que serão expropriados. Então, nós temos na realidade, dois tipos de processos de desapropriação, um dos imóveis regulares como matrícula, com posse e tudo, e o outro de reassentamentos... de, perdão, de assentamentos irregulares, de ocupações, que a gente trata completamente diferente. Então, vou falar do primeiro caso. Os imóveis regulares, uma vez publicada a DUP, os proprietários comunicados, o Metrô vai fazer uma oferta de compra do imóvel com base em valor de mercado determinado por um perito contratado pelo Metrô. Isso é inédito, nós não vínhamos fazendo isso por impedimentos legais, mas, num esforço de atualizar os procedimentos, aproveitando legislação recente, e com isso, reduzir bastante os impactos para as famílias, o Metrô agora, na linha 19, vai passar a praticar isso aqui, que é a possibilidade de, por acordo, sem nem necessidade de ajuizar uma ação, fazer a desapropriação. Então, O Metrô vai procurar o proprietário e propor um valor para aquela compra, um valor de mercado.

Se houver acordo, naturalmente que vai haver ali uma negociaçãozinha, mas se houver acordo, então é feito o pagamento à vista, mediante a transferência da posse. Pagamento à vista, em momento nenhum, em hipótese nenhuma, o pagamento será feito por precatório, o pagamento sempre à vista, sempre por transferência bancária. Caso não haja acordo, ou caso haja alguma pendência documental séria, por exemplo, uma disputa de posse, alguma coisa assim, aí é necessário que a ação de desapropriação seja ajuizada. O juiz vai nomear um perito que vai determinar o valor, chama as partes, e, caso haja concordância, naturalmente, o mais comum é que haja concordância, que é o valor determinado pelo juiz, o Metrô faz o depósito do valor integral, e o juiz então emite a imissão na posse, que é a autorização de transferência de posse, o proprietário passa a ter 30 dias para deixar o imóvel, e, na imissão na posse, é liberado o pagamento integral em dinheiro. Eventualmente, uma porcentagem baixa, o processo pode ter que continuar. Ou porque, a propriedade não tenha... a posse não tá claramente definida, tem uma disputa de posse, ou porque tem ali algum desacordo em relação ao valor. Mas se houver um desacordo em relação ao valor, ainda assim, na imissão na posse 100% do valor definido na perícia é liberado para o proprietário e fica por discutir aquele valor adicional que possa haver ali, alguma pendência. No caso de imóveis comerciais, o fundo de comércio, lucros cessantes, têm que ser objeto de uma outra ação judicial, não pode ser misturado, digamos assim, não pode ser incluído na mesma ação. Além disso, no caso de imóveis que estão locados, os inquilinos não têm direito à indenização, a indenização é para o proprietário, e o inquilino vai ter portanto que deixar o imóvel, como é previsto na lei do inquilinato. Se durante o processo de desapropriação, digamos que ele se alongue, o imóvel que é alugado ficar vago, o proprietário pode voltar a alugar, e no momento da imissão na posse o inquilino então vai ter o prazo dele para poder deixar o imóvel. O outro ponto, mais delicado ainda, que foi citado aqui, é o reassentamento de famílias vulneráveis. O Metrô garante o direito à propriedade de todas as famílias vulneráveis de alguma maneira, inclusive com o nosso auxílio documentar e comprovar que realmente eram moradores daquela região, já estavam ali assentados a bastante tempo... porque às vezes acontece de na véspera mudar para poder se aproveitar disso. Então, contanto que consiga demonstrar que... adequadamente demonstre que é morador dali, o Metrô garante o direito à propriedade. Nós temos uma área dedicada a atender as famílias, tanto na desapropriação normal quanto nos reassentamentos. Essa área vai fazer, no caso dos reassentamentos, um arrolamento das famílias, vai fazer todo um

acompanhamento, auxiliar as famílias a obtenção dessa documentação; e no momento em que for necessária a desocupação da área para que a frente de obra possa começar a trabalhar, nesse momento então, as famílias já terão, previamente, feito uma opção, entre uma indenização financeira, paga à vista, ou o recebimento de uma unidade habitacional sem ônus adicional para as famílias. Então, essas famílias, elas vão poder optar por um valor em dinheiro, que elas vão receber e utilizar, por exemplo, se elas quiserem mudar de município, ir para outro lugar, às vezes acontece, ou, se elas tiverem a intenção, elas podem optar por uma unidade habitacional que será entregue, de preferência, num esforço nosso, com cronogramas que sejam compatibilizados entre a necessidade de desocupar o local onde elas estão assentadas e a entrega das chaves do novo imóvel. Se a entrega das chaves da unidade habitacional não for possível na mesma data, se houver um descolamento dos cronogramas, a gente garante o pagamento do auxílio-moradia, de um valor para auxiliar as famílias a pagar o aluguel durante o período em que se passar, desta desocupação até a entrega das chaves da unidade habitacional. E deixar também claro que nós temos feito um esforço grande de que essas novas unidades habitacionais sejam o mais próximo possível do local de onde elas estão sendo deslocadas para garantir a manutenção dos laços sociais, das relações de solidariedade, que são muito importantes, a gente tem ciência disso, para a sobrevivência dessas famílias. Então, nós não temos nenhuma intenção de oferecer unidades habitacionais em bairros distantes, em piorar a condição de moradia. Que elas procurem se assentar sempre em locais que são favoráveis. Vou passar para o próximo ponto, que é a questão da comunicação social. Deixar claro que nós estamos sempre à disposição para atender entidades, para atender pessoas. Se for o caso, inclusive, organizar reuniões, apresentações, debates. Quero pedir até que a Lívia Fortes, a Lívia é a responsável pela Coordenadoria de Gestão de Partes Interessadas, portanto, com o relacionamento com a comunidade. Essa área vai estar sempre disponível, a qualquer momento, o contato é através do email documentoscgp...documentos, no plural, [@cgp](mailto:cgp), @metrosp.com.br. documentoscgp@metrosp.com.br. Então, todos esses pedidos que houveram aqui, ah, gostaríamos de conhecer mais, gostaríamos de discutir mais, estamos sempre à disposição, como, aliás, já fizemos, para mostrar o projeto, para debater, para discutir, para esclarecer no que for preciso. Sobre a Estação Bosque Maia, que talvez o nome da estação tenha causado alguma confusão em relação à localização dela... Primeiro eu quero dizer, que todos os nomes que aqui foram apresentados são nomes provisórios, ainda serão objeto de um estudo

mais aprofundado, isso aqui é só para nossa referência no desenvolvimento do projeto, mas a Estação Bosque Maia vai estar localizada no eixo da Avenida Tiradentes, junto ao cruzamento com a Paulo Faccini, e ela terá acessos em ambos os lados da Tiradentes e ambos os lados da Paulo Faccini, mas não tem interferência direta nenhuma com o Bosque Maia, não vai afetar o Bosque Maia. Como aliás, foi dito na manifestação... na apresentação do geólogo Ridente, e eu acredito que ele vai ter a oportunidade de citar novamente. A partir aqui da Estação Bosque Maia, a nossa estimativa é de um tempo de viagem de 29 minutos para chegar até a Estação Anhangabaú. Então, em 29 minutos, com regularidade, com confiança, os senhores terão a oportunidade de chegar ao centro de São Paulo. Onze minutos a partir da Estação Vila Maria vai ser o tempo de deslocamento estimado, e é fácil imaginar os grandes ganhos que virão disso. Então, como já foi citado, além do ganho direto na redução do custo da tarifa, haverá também um ganho muito importante social, que termina se refletindo até no orçamento das famílias, porque permite, talvez, um segundo emprego, uma segunda oportunidade, que é a redução do tempo de viagem. Deixar de gastar três, quatro horas por dia para se deslocar do centro de Guarulhos até o centro de São Paulo nos horários de pico, reduzir bastante isso traz um impacto muito forte. Outro ponto que eu quero destacar aqui que foi apresentado, dos benefícios sociais quando a gente reduz as emissões de poluentes pela retirada de ônibus, pela retirada de automóveis das ruas; pela melhora, inclusive, do desempenho do trânsito, porque as ruas ficam mais livres, o sistema viário fica desafogado, a gente reduz muito a poluição. O metrô contribui muito para reduzir a poluição do ar. Então, seu José, agradeço muito aí o presente que você nos trouxe, mas vai dificultar a sua coleta no futuro. A estimativa é que nós vamos reduzir 110 mil toneladas de poluentes emitidos por ano na atmosfera só com essa linha. Isso se traduz em termos financeiros, em economia para as famílias, que vão poder evitar custos de saúde, vão poder evitar horas de trabalho perdidas, economia também para os empregadores, né? Porque aumenta a produtividade, diminui as ausências, e com isso a gente consegue até valorizar, valorar, perdão, transformar em recurso, transformar em dinheiro. E foi isso que o Epaminondas apresentou aqui, de um bilhão, praticamente um bilhão e 300 milhões de reais de benefícios sociais ao ano. Isso não é dinheiro que entra no caixa do Metrô, não é dinheiro que financia a obra, mas é uma economia importante para as famílias e para o desenvolvimento de São Paulo. Então, sobre a questão da rede, eu quero deixar claro que a linha 19 e os demais projetos da linha 2-Verde e da linha 13

não são excludentes. Pelo contrário, eles são projetos complementares. A linha 13 está prevista para ter continuidade a partir da Estação Aeroporto, passando pelo bairro São João e Bonsucesso, chegando ao Bonsucesso, portanto vai cumprir a finalidade de estender os serviços de trens metropolitanos, estender os serviços da rede metroferroviária até o Bonsucesso. A linha 2 vai permitir a ligação direta com a região da Avenida Paulista, o centro expandido, e a linha 19 vai ligar diretamente com o centro histórico de São Paulo, onde tem lá enormes oportunidades de emprego, mas também, pelas diversas integrações com o restante da rede. E o objetivo da linha 19 é ligar diretamente o centro de Guarulhos ao centro de São Paulo. Ela... eu vou falar sobre a localização do pátio. A localização dos pátios é sempre um desafio quando a gente desenvolve um projeto de metrô, em especial, numa região como essa que se desenvolve a linha 19, altamente adensada, totalmente ocupada as margens, digamos assim, da nova linha. O pátio precisa de áreas na casa de 200 mil metros quadrados para ser implantado, essas áreas são cada vez mais escassas na região metropolitana de São Paulo, e ele precisa estar posicionado estrategicamente em relação a toda linha para que as linhas possam operar bem. Nós tomamos o cuidado de identificar praticamente a única área disponível para a implantação do pátio, não há outra hipótese próxima à linha, a não ser que ficasse muito distante e isso traria um custo muito elevado para levar e trazer os trens até o pátio, mas procuramos identificar isso. O interesse público, nesse caso, se sobrepõe aos interesses privados, portanto aquelas obras que foram lá iniciadas infelizmente talvez não tenham continuidade, mas a implantação do pátio tomará todos os cuidados de preservação do Rio Cabuçu, inclusive de preservação da área da APA, ao logo da faixa, ao longo... e eu acho que é uma boa oportunidade inclusive, de compensação ambiental ali, restaurar a mata ciliar...

[02:47:29] Anselmo Guimarães: Só informando aqui, Cortez,

[02:47:31] Luiz Antônio Cortez Ferreira: Quero deixar isso bem claro, que nós vamos tomar todos os cuidados. Da mesma forma...

[02:47:33] Anselmo Guimarães: Cortez, deixa eu só registrar, já passou os 15 minutos, mas pode continuar, só que tá entrando já no segundo período, mas por favor, prossiga.

[02:47:44] Luiz Antônio Cortez Ferreira: Da mesma forma dizer, que todas as compensações ambientais necessárias serão feitas com a concordância e sob a

orientação dos órgãos responsáveis, portanto, tudo aquilo que o Metrô sempre tem buscado fazer, sempre se comprometeu, e vai continuar, naturalmente, fazendo, que é cumprir com todas as obrigações a tempo e a hora, não se retardar nisso. Portanto, isso vale para a questão das compensações por supressões eventuais que possam ser necessárias, mas também para toda e qualquer interface com outras questões, como arqueologia, a preservação do patrimônio histórico, nós vamos sempre fazer com concordância e mediante a anuência e orientação dos órgãos como o IPHAN, CONDEPHAAT, os conselhos municipais de patrimônio histórico, e por aí vai. Então, nada é feito, digamos assim, pela vontade do Metrô, mas sempre seguindo as orientações de quem for devido. Não há, neste momento, nenhuma interferência da linha 19 com os bens protegidos, diretamente, menos ainda no município de Guarulhos. E, por fim, sobre a questão do rebaixamento de nível d'água, porque pode causar danos às construções lindeiras, toda a linha será implantada com tuneladora de frente balanceada, é um sistema que não exige, que dispensa o rebaixamento do lençol freático, e eventualmente, em algumas das estações, pode ser necessário um rebaixamento, mas ele será feito com todos os cuidados, inclusive precedido por todas as inspeções cautelares, tudo o que for preciso para garantir que não haja impactos. Mas quero deixar bem claro que nós estamos usando os métodos construtivos mais modernos, pondo o uso dos métodos construtivos mais modernos e mais seguros disponíveis para obras subterrâneas que existem hoje em dia. Para não gastar mais tempo e permitir aqui ao Ridente que possa dar continuidade, eu agradeço e coloco realmente a equipe da Lívia e todos nós para quem quiser informações complementares. Obrigado, Anselmo.

[02:49:55] Anselmo Guimarães: Muito obrigado pela participação do Luiz Antônio Cortez Ferreira, Gerente de Planejamento e Meio Ambiente da Companhia do Metropolitano de São Paulo. Obrigado pela participação. Convidamos agora o José... Ridente Júnior para fazer as suas colocações. Muito obrigado novamente, Ridente, ainda faltam onze minutos. Fique à vontade.

[02:50:24] José Luís Ridente Júnior: Boa noite, vou tentar ser bastante breve aqui. Responder de forma geral por temas, né? Bom, é importante falar que a espécie, né? Foi identificado e falado sobre a espécie de avifauna que é ameaçada de extinção, ela é uma espécie que foi identificada que ela não é uma espécie urbana, ela é uma espécie de ambientes naturais, e provavelmente ela se encontrava no ambiente urbano por um

acaso. Ou objeto de tráfico, ou soltura indevida, e por isso ela foi identificada aqui. Que durante a implantação do empreendimento haverá um monitoramento de fauna, durante a implantação das obras e que ele sempre é feito por biólogos e especialistas no assunto. Então, o assunto vai ser muito bem tratado e muito bem cuidado. Tá? Outra questão falada também, é sobre a questão do Bosque Maia, a possibilidade de haver interferência na vegetação do Bosque Maia ou com as nascentes e tudo mais. É importante dizer que não há nenhuma interferência com a vegetação do Bosque Maia, não vai ser suprimida nenhuma árvore do Bosque Maia para a implantação da estação. A estação está prevista fora dos limites do parque. Outra questão, é que o tratamento, não existe intervenção em nascentes ali no Bosque Maia onde está prevista a instalação da estação, e que existe uma intervenção numa drenagem superficial que ainda está em estudo da forma como vai se dar. Então, esse é um projeto que vai ser desenvolvido para que haja menor impacto possível na drenagem do local, para evitar qualquer tipo de impacto. Sobre a compensação que foi... falada, solicitando a implantação da compensação aqui em Guarulhos, é importante falar que, assim, será seguida a lei, e a lei prevê esse montante de 12 milhões e 500 mil reais, pautado na lei do SNUC, e que esse dinheiro é depositado para a Câmara de Compensação Ambiental, e a Câmara de Compensação Ambiental é que vai definir aonde vai a destinação desse dinheiro vai ser aplicada. Então, a Câmara de Compensação Ambiental é que define o que vai ser. Com relação a compensação ambiental pela supressão ou pelo manejo da vegetação existente, esse sim vai ser aplicado, vai ser feita a compensação ambiental, e aí dá para ser discutido os locais de implantação dessa compensação. Sobre a questão dos bens patrimoniais, que foi falado também, o Cortez já falou alguma coisa, mas vai ser respeitada a lei também, e todo o patrimônio histórico ou bem tombado, é importante dizer que o estudo que foi feito, ele não foi feito só no levantamento daqueles bens tombados, mas também aqueles em tombamento, aqueles que estão em processo de tombamento. Esses também foram levantados. E, antes de qualquer intervenção, esses bens serão conhecidos, citados e caracterizados para se saber a melhor forma de protegê-los. Existe um programa específico para isso e o programa prevê essa ação preventiva e o melhor tratamento possível para que seja evitado qualquer dano. Acho que era isso, eu achei importante a gente ressaltar, né? Que o estudo ambiental é bastante complexo, fez um diagnóstico bastante profundo do ambiente e da socioeconomia do empreendimento, e colocar que a quantidade de impactos identificados ela é muito positiva. São muitos impactos positivos, os impactos

negativos se concentram durante a implantação do empreendimento, mas que existem planos e programas que se aplicados e se estruturados, e serão aplicados e serão estruturados, vão atender bem e vão minimizar muito os impactos que aqui foram identificados. Era isso, Agradeço. Obrigado.

[02:55:26] Anselmo Guimarães: Muito obrigado ao José Luiz Ridente Júnior pelos esclarecimentos, nós vamos trazer então agora a palavra de volta para a mesa. Antes de passar aqui para a Regina fazer os comentários, queria só brevemente fazer também os comentários pelo CONSEMA, agradecendo, aqui por toda a participação de todos e todas, tanto aqui presencialmente quanto pela internet. E acho que cabe aqui uns esclarecimentos, eu acho com relação principalmente ao horário. Historicamente, já há algumas décadas, inclusive, o CONSEMA adota a prática de fazer as audiências públicas às 17 horas. Convencionou-se esse horário justamente porque é o... é o horário que historicamente, desde 1986, é o horário que menos deu problema. Com relação ao deslocamento, não termina tão tarde que evite que a população volte para... para os lugares mais distantes. Da mesma forma, não tão cedo que atrapalhe, exatamente entre, exatamente, no horário de expediente da população. Então ficou um meio termo e que historicamente foi o... o horário que menos questionamentos negativos teve, né? Então, justificar por conta disso. Se fosse mais tarde, teria um outro tipo de problema, se fosse mais cedo, teria outra questão. Então, mais para registrar isso. Com relação à divulgação, o CONSEMA previu que a primeira publicação, a primeira divulgação seja... do edital de convocação da audiência pública seja feita com 20 dias úteis de antecedência, essa publicação feita pelo CONSEMA, publicado no Diário Oficial, cumprindo prazo regulamentar. Devem ser feitas, ainda, três inserções em jornais de grande circulação e três inserções em jornais de circulação regional, e também radiodifusão. Isso é de responsabilidade do empreendedor, no caso aqui, hoje a Companhia do Metropolitano de São Paulo, eles precisam entregar o relatório dessas divulgações para o CONSEMA antes das audiências, o fizeram e isso vai constar também no processo de licenciamento que depois a Regina vai falar sobre, um pouquinho de como consultar. Então, sem mais delongas, passo para os comentários então da CETESB, aqui representada pela Regina de Castro Vincent. Obrigado, Regina, por ficar conosco até agora e poder ouvir tudo isso que o pessoal teve a dizer aqui, obrigado.

[02:58:07] Regina de Castro Vincent: Eu que agradeço, porque para gente e no... durante o licenciamento ambiental é muito importante ter essa percepção de como a população recebe o empreendimento, como eu falei anteriormente, nas dúvidas que surgem, questionamentos. Então, eu vou responder algumas questões, eu não lembro se foi o Jeferson que levantou, acho que sim. Uma delas é onde a audiência pública entra no licenciamento. Como meu havia falado, nós estamos no começo do processo de licenciamento em que uma das etapas é justamente a realização das audiências públicas, é uma obrigação legal, e serve muito para que a equipe técnica que vai... que está avaliando o EIA/RIMA tenha esse outro olhar, que não é só o olhar exclusivamente técnico que nós, numa equipe multidisciplinar, temos que adotar. Essas questões são realmente levadas ao licenciamento, vão fazer parte, eu vou receber, inclusive, outras manifestações que chegarem naquele prazo de cinco dias úteis, elas entram no processo, e nós levamos em conta sim durante a avaliação. E quando é necessário, nós questionamos, no caso o Metrô, sobre alguns aspectos que não estejam muito claros no processo. Outra coisa, as próximas etapas, como eu disse, nós estamos avaliando o EIA/RIMA, eventualmente nós podemos vir a pedir complementações, caso necessário, para que a gente tenha o entendimento completo desse empreendimento, dos impactos, e das medidas mitigadoras ou compensatórias que venham a ser adotadas. Na sequência, nós temos a conclusão a análise, só repetindo bem brevemente o que eu já havia falado, que tem a conclusão da análise pela equipe técnica, o encaminhamento ao CONSEMA, deliberação do CONSEMA, para daí, se aprovado, nós emitimos, a CETESB emite a licença prévia. E, a última questão que eu anotei, como que a população pode acompanhar. Os processos de licenciamento ambiental, eles são públicos, e podem ser consultados. Eu vou deixar para vocês o email de contato com o nosso protocolo, para pedido de vistas ao processo. Como o processo de licenciamento atualmente é totalmente eletrônico, fica até mais fácil do que era antigamente, porque ninguém tem que se deslocar até a CETESB para fazer essa consulta. Então, é enviado o email, o protocolo libera, num determinado momento, por alguns dias, um link para acesso, e então isso a qualquer momento pode ser visto, em que fase está, o que tá acontecendo, se questionamentos foram respondidos, se dúvidas... se nós pedimos complementações. Então, só falando esse email do protocolo, ele é: adp, A de amor, D de dado e P de pato, underline, aquele tracinho embaixo, cetesb, arroba sp, ponto gov, ponto br. (apd_cetesb@sp.gov.br) Por esse

caminho pode ser pedida vistas ao processo e ser aberto esse link. Acho que é isso. Obrigada, Anselmo,

[03:02:55] Anselmo Guimarães: Muito obrigado, Regina Vincent, pela participação. Então, é só... aadp_cetesb@sp.gov.br, também anotei aqui. Então, os trabalhos aqui já colocados, já chegaram, já foram suficientes, já podemos encerrar os trabalhos. Gostaria, todavia, só de solicitar alguns instantes antes da gente de fato desligar. Eu peço, olhe para cá, só pedindo, aqui um convite. Já estamos encerrados os trabalhos da audiência pública, só que eu gostaria de passar a palavra só para o Cortez fazer um registro histórico aqui. Afinal de contas, o metrô é também histórico e nós estamos passando por um momento especial hoje. Queria então convidar aqui o colega Cortez a usar a palavra de novo aqui. Agora é um convite, mesmo. Cortez, por favor.

[03:03:46] Luiz Antônio Cortez Ferreira: Muito obrigado, Anselmo. agradeço aqui a oportunidade, quero mais uma vez agradecer à equipe técnica que esteve envolvida em todos essas trabalhos, no desenvolvimento do projeto, dos estudos ambientais, à PRIME Engenharia também, e à toda equipe do Departamento de Meio Ambiente do Metrô. Fazer aqui um destaque especial ao engenheiro Manuel Ferreira, o engenheiro Manuel Ferreira é o chefe... era o chefe do Departamento de Meio Ambiente, está se desligando da companhia hoje, depois de 40 anos e 4 meses de serviços ao Metrô de São Paulo, com muita dedicação, com muita... sempre com muita qualidade, e especialmente, sempre feliz, sempre trazendo a todos nós a alegria de estar junto com ele, Manuel. Muito obrigado a todos, merece a salva de palmas, obrigado mesmo, Manuel.

[03:04:53] Anselmo Guimarães: Nossos parabéns então. E com isso, agradeço a presença de todos, em nome do Governo do Estado de São Paulo, em especial do Secretário Fernando Chucre, desejo a todos uma ótima noite e acompanhem, então, os próximos trabalhos, especialmente junto ao Conselho Estadual do Meio Ambiente. Obrigado, boa noite.