



GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO
SECRETARIA DE MEIO AMBIENTE, INFRAESTRUTURA E LOGÍSTICA
CONSELHO ESTADUAL DO MEIO AMBIENTE – CONSEMA

1 **Ata da Audiência Pública sobre o EIA/RIMA do empreendimento “Linha 20 - Rosa**
2 **(Santa Marina / Santo André) e prolongamento da Linha 2 - Verde (Vila Madalena /**
3 **Cerro Corá)” de responsabilidade da Companhia do Metropolitano de São Paulo -**
4 **METRÔ, Processo IMPACTO 168/2023 (e-ambiente CETESB 105911/2022-60).**

5

6 Realizou-se no dia 29 de janeiro de 2024, às 17 horas, no **AUDITÓRIO DO CENTRO DE**
7 **INTEGRALIDADE DO IAMSPE**, Rua Pedro de Toledo, 1800, Portão 02 - Vila Clementino
8 - **SÃO PAULO/SP**, a Audiência Pública sobre o Estudo de Impacto Ambiental e o Relatório
9 de Impacto ao Meio Ambiente – EIA/RIMA do empreendimento “**Linha 20 - Rosa (Santa**
10 **Marina / Santo André) e prolongamento da Linha 2 - Verde (Vila Madalena / Cerro**
11 **Corá)”** de responsabilidade da Companhia do Metropolitano de São Paulo - **METRÔ**,
12 processo e-ambiente CETESB 105911/2022-60, em formato híbrido, presencial e por vídeo
13 conferência. Após a abertura dos trabalhos e saudação inicial feita pelo Secretário-Executivo
14 do CONSEMA, **Anselmo Guimarães**, este informou que ainda compunha a mesa diretora dos
15 trabalhos a representante do órgão responsável pelo licenciamento, **Camilo Fragoso Giorgi**,
16 da Companhia Ambiental do Estado de São Paulo – Cetesb. Foi realizada a explanação das
17 atribuições do CONSEMA e das normas sobre o desenvolvimento da audiência, pelo
18 Secretário-Executivo do CONSEMA, com os esclarecimentos pela representante da Cetesb,
19 **Camilo Fragoso Giorgi**, sobre o processo objeto da Audiência Pública. Passou-se, a seguir, às
20 exposições sobre o assunto em questão, com a fala de **Luiz Cortez e Epaminondas Duarte**
21 **Júnior**, representantes da **Companhia do Metropolitano de São Paulo - METRÔ**, seguida
22 por **Fernando Kertzman**, da Geotec Consultoria Ambiental, que efetuou a apresentação do
23 projeto e do estudo técnico em discussão. Finalizadas as exposições, passou-se ao momento
24 destinado às falas dos oradores inscritos, fase na qual se pronunciaram os representantes das
25 entidades da sociedade civil organizada, **Dulcinéia Pastrello**, que representa o Grupo Gestor
26 Operação com a Consorciada Água Branca, pelo Instituto Rogacionista; **Flávio Escavasin**, do
27 coletivo da Vila Beatriz, em Jardim Jataí; **Maurício Ramos**, da entidade Aliança Pela Água;
28 **Simone Boacnin**, presidente da Associação Viva Moema; **Lucila Lacreta**, representante do
29 movimento Defenda São Paulo; **João Antônio Petraukas**, sindicato dos metroviários de São
30 Paulo; **Rosanne Brancatelli** da entidade Pró-Pinheiros; **Helcias Pádua**, da Associação do
31 Grupo Memórias do Itaim Bibi; **Alex Canuto**, representante do Instituto Fiscaliza. Passou-se
32 para o segmento dos cidadãos e cidadãs, **Esmilie Alves Feitosa**, **Alberto Cândido**, **Everaldo**
33 **Alves Ferreira**, **Thiago Barbosa Martins**, **Maria Luisa Borges Sorbello**, **Edna Momoko**
34 **Kobori**, **Helena Magozo**, **Paulo Roberto Uehara**, **João Henrique Castro Conceição**,
35 **Nelson Luiz da Silva**. No segmento reservado para os conselhos, **Sra. Jupira Cauhy**, do
36 Conselho Regional de Meio Ambiente, Desenvolvimento Sustentável e Cultura de Paz,
37 CADES Lapa; **Laurita Ricardo de Sales**, do Conselho Participativo Municipal de Pinheiros;
38 **Marcos Augusto Ferreira Marques**, Conselho Municipal Participativo da Vila Mariana; **Luiz**
39 **Flávio Lima**, do conselho participativo da Lapa. O inteiro teor transcrito das falas e registros
40 segue anexo à presente Ata. Encerrada a participação dos representantes do plenário, passou-se
41 à etapa das respostas e comentários, **Sr. Fernando Kertzman**, da Geotec Consultoria
42 Ambiental, na sequência os representantes do empreendedor **Luiz Antonio Cortez Ferreira**,
43 gerente de Planejamento e Meio Ambiente do Metrô. E por fim, as considerações finais feitas
44 por **Camilo Fragoso Giorgi**, representante da Cetesb. Após constatar e informar que todas as



GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO
SECRETARIA DE MEIO AMBIENTE, INFRAESTRUTURA E LOGÍSTICA
CONSELHO ESTADUAL DO MEIO AMBIENTE – CONSEMA

45 etapas da Audiência haviam sido regularmente cumpridas, o Secretário-Executivo **Anselmo**
46 **Guimarães** reiterou que todo e qualquer interessado teria ainda o prazo regimental de 05
47 (cinco) dias úteis, para enviar contribuições ou sugestões que tenham por finalidade o
48 aperfeiçoamento do projeto, para o e-mail consema@sp.gov.br. Por fim, agradeceu a presença
49 de todos e declarou encerrados os trabalhos da presente audiência. Anexo à presente ata, segue
50 a transcrição integral das falas. Eu, **Anselmo Guimarães de Oliveira**, Secretário-Executivo do
51 CONSEMA, lavrei e assino a presente ata.

Locutores:

Anselmo Guimarães
Camilo Fragoso Giorgi
Luiz Cortez
Epaminondas Duarte Junior
Fernando Kertzman
Dulcinéia Pastrello
Flávio Escavasin
Mauricio Ramos
Simone Boacnin
Lucila Lacrete
João Antônio Petraukas
Rosane Brancatelli
Helcias Bernardo de Pádua
Alex Canuto
Alberto Cândido
Edna Momoko Kobori
Helena Magozo
Paulo Roberto Uehara
João Henrique Castro
Nelson Luiz da Silva
Jupira Cauhy
Laurita Ricardo de Sales
Marcos Augusto Ferreira Marques
Luiz Flávio Lima

[00:14:10] Anselmo Guimarães

Muito boa tarde a todos e a todas. Sejam muito bem-vindos e bem-vindas a essa audiência pública.

Gostaria de me apresentar. Eu sou Anselmo Guimarães, secretário executivo do CONSEMA, e nesse ato estou aqui regimentalmente conduzindo os trabalhos, e

aqui em nome da presidente do CONSEMA, Secretária de Meio Ambiente, Infraestrutura e Logística do Estado de São Paulo, Natália Rezende, declaro, portanto, abertos os trabalhos da presente audiência pública.

Eu gostaria de agradecer a presença de todos os munícipes, também pessoas que estão nos acompanhando de outros municípios, a audiência pública está sendo transmitida ao vivo. Queria cumprimentar aqui Diogo Miyahara, que é assessor do vereador Aurélio Nomura da Câmara Municipal de São Paulo, obrigado pela presença. Também gostaria cumprimentar a Deputada Estadual Carla Morando, que nos acompanha, que também vai estar inscrita para fazer a participação online, também o vereador Jorge Araújo da Câmara de São Bernardo do Campo, obrigado pela participação e também os demais representantes de entidades da sociedade civil, consultores, técnicos e toda a população que está aqui nos acompanhando.

A audiência pública de hoje vai debater o estudo de impacto ambiental e o respectivo relatório de impacto ao meio ambiente do empreendimento Linha 20 Rosa - Santa Marina, Santo André e prolongamento da Linha 2 Verde - Vila Madalena, Cerro Corá. Esse empreendimento que é de responsabilidade da companhia do Metropolitano de São Paulo, o Metrô.

Nós estamos hoje participando de uma audiência pública híbrida, ou seja, ela tem um caráter misto, tanto aqui presencial, aqui no auditório do IAMSPE, e também está sendo realizada online, aqueles interessados em fazer inscrição online estão acompanhando pela plataforma teams, além da transmissão ao vivo pelo site do CONSEMA, nesse endereço que está na tela, que é www.semil.sp.gov.br/consema. Aqueles que estão no ambiente de videoconferência, solicitamos que mantenham os microfones fechados e, à medida que nós fomos convidando para fazer uso da palavra, vão abrindo e utilizando, sugerimos utilização preferencial de fone de ouvido.

Aqui aqueles que quiserem, então, se inscrever para fazer uso da palavra e acessarem a página eletrônica do CONSEMA, eles vão encontrar uma página de inscrição, antes tem esse link na página do CONSEMA, e na sequência um formulário para preenchimento e sinalizar a opção, se vai querer participar aqui conosco presencialmente ou se vai querer mandar os questionamentos, sua manifestação por escrito ou ainda participar oralmente pela plataforma de videoconferência, então temos essas três opções.

A mesa diretora dos trabalhos ela é composta pelo secretário executivo do CONSEMA e também por um representante da CETESB, então comigo está aqui hoje Camilo Fragoso Giorgi, ele que é gerente da divisão de licenciamento de empreendimentos de transportes da CETESB, Companhia Ambiental do Estado de São Paulo, que é o órgão responsável pela condução, pela análise do licenciamento hoje aqui em debate.

Caso estivessem conselheiros do CONSEMA aqui presentes, eles teriam também lugar à mesa, até dois conselheiros poderiam participar conosco. Antes da gente passar a explanação das normas para a audiência pública, gostaria aqui, apenas de falar um pouco sobre o CONSEMA.

O CONSEMA é o Conselho Estadual do Meio Ambiente, do estado de São Paulo, ele que está em funcionamento há 40 anos e ele é o principal órgão consultivo, normativo e recursal integrante do sistema ambiental paulista, cujas atribuições estão previstas na própria Constituição do Estado de São Paulo. O CONSEMA ele possui como principais atribuições estabelecer normas relativas à avaliação, recuperação e qualidade do meio ambiente, também avaliar políticas públicas de relevante interesse ambiental para a sociedade paulista, também apreciar estudos de impacto ambiental, também se manifestar sobre instituição de unidades de conservação, zoneamentos, planos de manejo, além da condução de audiências públicas que vão versar sobre assuntos de interesse relacionados ao meio ambiente, sempre na forma da lei.

A legislação que rege a realização dessas audiências públicas do CONSEMA tem previsão na própria política estadual do meio ambiente é a lei 9.509 de 97 e também a Lei Estadual número 13.507 de 2009, que rege o funcionamento do CONSEMA e o detalhamento das normas e do rito para a convocação e realização das audiências está na deliberação normativa CONSEMA número 1 de 2011.

As audiências públicas conduzidas pelo CONSEMA possuem como definição ser eventos abertos públicos, onde são apresentados os aspectos ambientais do projeto ou da proposta a todos interessados e têm como objetivo diminuir dúvidas e conhecer a opinião pública sobre esses assuntos relacionados a licenciamento ambiental, sujeitos a EIA/RIMA, também criação ou alteração de unidades de conservação, zoneamento, ecológico e econômico, e outras questões de interesse ambiental na forma da legislação.

O edital de convocação da audiência pública, ela é publicada inicialmente pelo CONSEMA no Diário Oficial do Estado de São Paulo e na sequência imediatamente sendo realizada a divulgação na mídia pelos representantes do empreendedor.

Eu como secretário executivo do CONSEMA tenho uma função regimental de conduzir os trabalhos de forma neutra e garantir a fala dos interessados e interessadas de modo democrático e organizado.

Os trabalhos estão sendo registrados em áudio e vídeo, além dos registros por escrito que vão conter data, hora e local e também a fala dos participantes.

Para esse momento, para o desenvolvimento dos trabalhos, o CONSEMA definiu que eles vão ser realizados em três partes. Então a primeira parte nós teremos lugar à apresentação dos estudos. Então vamos abrir as falas com a participação dos representantes do proponente, no caso hoje aqui o Metrô, eles terem até 15 minutos para fazer a exposição sobre a proposta, a localização e na sequência são abertos 30 minutos para os representantes da consultoria contratada para a elaboração dos serviços que vai abordar as questões técnicas e ambientais e a viabilidade da proposta, os impactos aqui inerentes. Eles podem também conjugar esses tempos em conjunto, então tem 45 minutos, para essa parte inicial.

A segunda parte, a participação aqui dos representantes desse nosso plenário, aqui dos interessados devidamente inscritos. Então serão as falas no intervalo de tempo, de acordo com a ordem de inscrição, respeitando o segmento de representação, cada um tem direito a uma manifestação, sendo que as inscrições para uso da palavra já estão abertas desde às 10 horas da manhã na página do CONSEMA, desde as 16 horas junto à entrada aqui do recinto e elas se encerrarão às 18 horas e 10 minutos, ou seja, 60 minutos a partir do início dos trabalhos.

Então as inscrições para a manifestação, além de poderem ser feitas junto à mesa receptora, como nós falamos, podem ser feitas no formulário eletrônico, no endereço semil.sp.gov.br/consema, é o mesmo formulário para a inscrição para acompanhamento pela internet, também pode optar, se vai vir presencialmente ou se vai se manifestar pela videoconferência ou se vai encaminhar o questionamento por escrito, isso online e a gente faz a leitura aqui na mesa, para quem tiver algum problema de acesso ou até de participação virtual.

Então com relação às apresentações dos estudos, então como nós falamos, nós teremos aqui 45 minutos, na sequência nós vamos ter a representação de cada um dos segmentos de representatividade, sendo que o CONSEMA aqui definiu que

essa parte tem abertura da fala de representantes do Ministério Público, cada um por 5 minutos, e na sequência entidades da sociedade civil organizada, cada um por cinco 5 também. As pessoas físicas, ou seja, cidadãos ou cidadãs que não estão aqui representando exatamente alguma entidade ou associação, cada um terá 3 minutos, na sequência representantes de órgãos ou entidades públicos, membros de conselhos de meio ambiente e o encerramento com a fala dos parlamentares e representantes dirigentes do Poder Executivo, cada um deles por 5 minutos.

Na terceira parte da audiência pública, nós convidaremos novamente os representantes do empreendedor e da consultoria para que possam vir aqui e prestar os esclarecimentos e as respostas aos questionamentos que foram levantados aqui na audiência pública, aquilo que obviamente foi possível já dar uma resposta de imediato, muitas das contribuições vão constar no processo, A CETESB está tomando nota de tudo isso, no momento propício também vai solicitar informações adicionais do âmbito do processo, depois aqui o gerente Camilo vai esclarecer melhor essa questão e na sequência caso houvessem conselheiros do CONSEMA, eles fechariam as falas da audiência antes do pronunciamento final do representante da CETESB.

Outras considerações por escrito ainda podem ser encaminhadas após a audiência pública num prazo de até cinco dias úteis, podem encaminhar para essa caixa do CONSEMA, que está aqui na tela, é consema.sp.gov.br, este é um dos canais, tem outros canais também que daqui a pouco nós vamos falar.

Então, dito isso, feita então a explanação das normas, gostaria já de cumprimentar aqui o Camilo Fragoso Giorgi e passar a palavra, então, para que ele possa fazer o seu pronunciamento inicial. Muito boa tarde, Camilo, seja bem-vindo, obrigado pela participação.

[00:25:27] Camilo Fragoso Giorgi

Obrigado, Anselmo, boa tarde a todos, os presentes e quem está acompanhando pelo YouTube é um prazer estar aqui com vocês. Eu pedi para o Anselmo, fiquei com inveja que só ele tinha a apresentação, eu resolvi pedir um apoio para ele, para colocar em texto e ficar registrado, para todos entenderem onde a CETESB entra no licenciamento do empreendimento, então para explicar um pouquinho onde estamos, para onde iremos, aquela questão toda. Então, o EIA/RIMA do empreendimento da linha rosa e prolongamento da linha verde, está em análise no

departamento de licenciamento com a avaliação de impacto ambiental da CETESB, especificamente no setor de licenciamento de empreendimentos de transporte não rodoviário. A equipe do setor está acompanhando a audiência pública aqui presencialmente, online, a gente como o Anselmo falou, vamos tomar nota, registrar tudo, para depois fazer as tratativas com o empreendedor, de questionar, pedir os esclarecimentos também. E essa fase da audiência pública que eu vou explicar o momento que a gente está do licenciamento, mas a audiência pública é a fase mais importante desta etapa do licenciamento ambiental prévio, que é quando a sociedade se manifesta, demonstra as preocupações, apresenta os questionamentos, então tivemos uma oportunidade semana passada em Santo André, hoje aqui em São Paulo e na quinta-feira em São Bernardo. Então, a gente gostaria mesmo que a sociedade como um todo, tanto os presentes aqui, quanto os que estão acompanhando pela internet, façam as observações, questionamentos e contribuam com esse processo.

E a fase que a gente está de licenciamento prévio é a fase de viabilidade ambiental, então é o momento que a nossa equipe da CETESB está analisando também paralelo ao processo, fazendo questionamentos para o Metrô, recebendo as informações, quando concluir a análise, a equipe emite um parecer técnico. Ai esse parecer técnico é submetido ao CONSEMA que vai no âmbito da sua plenária ordinária, que ocorre mensalmente, avaliar se ele pode ser aprovado ou não, tá? tem que passar nessa...

Se aprovado o parecer técnico, que tem uma série de exigências para as próximas fases do licenciamento, aí sim a CETESB emite a licença ambiental prévia, tá? De novo, que tem uma série de condicionantes para as próximas fases, as fases de licença de instalação e licença de operação. A fase seguinte da licença prévia é a licença de instalação, que é a que de fato vai permitir o início das obras, mas para isso o Metrô vai ter que atender uma série de exigências, por isso que depois o empreendedor e a consultoria vão apresentar o cronograma, todas as etapas para chegar nesse ponto, tá? E lembrando que o EIA/RIMA tá disponível no site da CETESB, conforme convocatória do CONSEMA, todo mundo viu onde está localizado, o EIA, e o processo CETESB, esse numerinho aí, 105.911. 202260 esse número, com esse número vocês conseguem dar vistas no processo pelo portal do E-ambiente e aí ter acesso, não só ao EIA/RIMA, mas como todos os documentos

que lá vão existir, vão ser anexados, os documentos CETESB, os documentos municipais, unidades de conservação e etc.

Então, e se alguém tiver dúvida de como fazer esse processo, algum questionamento, pode mandar um e-mail para este que está na tela, idad.cetesb@sp.gov.br, tá? Aí no final vão ter uns comentários, né, pra acompanhar, mas então eu desejo um bom trabalho a todos e boa tarde. Obrigado.

[00:29:51] Anselmo Guimarães

Muito obrigado pelos esclarecimentos do Camilo da CETESB.

Antes de chamar aqui para as primeiras exposições eu queria cumprimentar o subprefeito da subprefeitura de Ipiranga, Rodrigo Ribeiro, obrigado pela participação, muito obrigado.

Dito isso, vamos passar agora ou gostaria de convidar então, representando a companhia do Metropolitano de São Paulo, gostaria de convidar aqui para subir ao palco já para fazer a fala inicial, Luiz Cortez e Epaminondas Duarte Junior, para que eles possam fazer as primeiras falas aqui dessa audiência pública. Sejam bem-vindos, muito obrigado, Luiz Cortez, por favor.

[00:30:41] Luiz Cortez

Boa tarde, quero agradecer a todas e todos pela presença, pela participação, seja aqui no auditório ou virtual. Permitam que eu me apresente, eu sou Luiz Cortez, gerente de planejamento e meio ambiente do Metrô de São Paulo e rapidamente sem querer tomar muito tempo da apresentação que virá na sequência, eu quero falar a respeito das desapropriações.

A gente sabe da preocupação que o tema das desapropriações coloca na população e eu quero frisar aqui dois pontos muito importantes. O primeiro ponto é que o Metrô faz as suas desapropriações a valor de mercado, não há desapropriação por valor venal, as desapropriações são sempre a valor de mercado e elas consideram as benfeitorias que tenham sido incorporadas independente de elas estarem registradas ou regularizadas junto à prefeitura ou não, então todas as benfeitorias são consideradas na avaliação e o valor pago é valor de mercado. O outro ponto muito importante, o pagamento é feito em dinheiro por transferência bancária, não há pagamento por precatórios, então não há pagamento por precatórios e o pagamento é a valor de mercado.

O primeiro passo das desapropriações é a publicação de um decreto de utilidade pública, esse decreto está em elaboração ainda, não foi publicado, e as equipes do Metrô só vão entrar em contato com os proprietários afetados após a publicação desse decreto.

Nós tivemos notícia de pessoas golpistas que andaram procurando proprietários na região da Lapa, não é a equipe do Metrô apesar de terem se apresentado como tal, não aceitem e nós pedimos inclusive que denunciem através dos endereços de contato que o Epaminondas vai deixar o final, para nos apoiar e evitar esse tipo de coisa. O primeiro contato será feito pelas equipes do Metrô, equipe de comunicação social, somente após a publicação deste decreto de utilidade pública.

Uma vez publicado o decreto de utilidade pública, é dado início a avaliação e ao cadastro individual de cada um dos imóveis afetados, para que possa levantar o real proprietário, a situação da documentação e também fazer a avaliação de valor de mercado, com base nessa avaliação o Metrô vai procurar os interessados, os afetados, desculpem, o Metrô vai procurar os afetados e fazer uma oferta de compra e venda por acordo como se fosse uma compra e venda normal no caso do proprietário entender que o valor não é suficiente é ajuizada uma ação de desapropriação e aí o valor final será o valor determinado pelo perito do juiz, mas sempre valor de mercado e pagamento à vista. É isso que eu queria deixar bem claro, porque a gente sabe que esse é um ponto que levanta muitas preocupações, muito obrigado, e passar a palavra aqui para o engenheiro Epaminondas, que vai fazer a apresentação do projeto.

[00:33:43] Epaminondas Duarte Junior

Bom, esse anteprojeto de engenharia, ele obedece a Lei 13.303/2006, e modificou o que antes era dito que era projeto funcional. Aqui a gente vê o traçado da linha, se nós começarmos a olhar do lado direito para o esquerdo, no noroeste, de leste para noroeste, a linha atende o município de Santo André, o município de São Bernardo e entra no município de São Paulo, onde estão 17 estações, passando por alguns bairros bastante importantes, desde a parte de Abraão de Moraes, Indianópolis, depois passa perto de Vila Olímpia, Itaim, Pinheiros, Vila Madalena, Lapa, chegando até a Ermano Marchetti, lá próximo da Marginal Pinheiros... da Marginal Tiête, perdão. Alguns números do nosso empreendimento, né? Tem 33 quilômetros de extensão, 24 estações, uma demanda de 1,29 milhões de passageiros por dia, vou

repetir hum milhão duzentos e noventa mil passageiros por dia, tem um carregamento na hora pico da manhã de 40 mil passageiros no sentido mais carregado, vai exigir uma frota de 50 trens, um headway de 133 segundos, ou seja, pouco mais de dois minutos, passa um trem. Terá dois pátios, que eu vou apresentar em aqui em seguida, e a profundidade média das estações de 33 metros, em média, e a distância entre estações de aproximadamente 1.400 metros. Com relação à extensão da linha 2 verde, vai ter uma extensão de 1,4 quilômetros e ela vai se encontrar com a linha 20 rosa na estação Cerro Corá, será essa a extensão que vai já marcar uma integração da linha 20 com a linha 2. Aqui apresento o traçado perfil e o perfil geológico, a gente vê que a linha é totalmente subterrânea, por isso é que algumas das estações são realmente profundas. Tem linha, tem estação, um pouco mais rasa, mas existem estações um pouco mais profundas.

Com relação à extensão da linha 2 até Cerro Corá, como eu disse 1,4 quilômetros, e aí está o traçado, ele segue em frente até chegar na Rua Cerro Corá, em uma distância curta. E aqui o perfil também, esse trecho é totalmente enterrado e ele vai ter inclusive uma extensão para a manobra.

Como eu disse, dois pátios, o primeiro é o pátio Santa Marina, vai ficar entre a Avenida dos Estados lá em..., perdão, Santa Marina, entre a Ermano Marquette próximo da Marginal e vai ter vagas para 26 trens, com a área total do terreno de 258 mil, mas o pátio só irá aproveitar 183 mil metros quadrados. Existem bens tombados nessa área toda, está sendo observado e depois vão ser mostrados no EIA.

Outro pátio lá no município de Santo André junto à estação da CPTM e também aí há uma série de bens tombados que estão sendo considerados, inclusive a prefeitura de Santo André pretende construir um centro logístico na região, que também está sendo considerado no nosso projeto, no nosso anteprojeto de pátio.

Serão 22 trens para estacionamento e manutenção, 120 mil metros quadrados é a área do pátio, a área do terreno, perdão, e 76 mil metros quadrados, a área que será ocupada pelo pátio de estacionamento e manutenção em Santo André. Como vê há uma, há um restante bastante grande para que seja aproveitado pela prefeitura e também respeitando os bens tombados que existem naquele local.

Por falar das estações, como eu disse, São Paulo são 17 estações, eu não vou listar todas, mas elas estão no PowerPoint, elas estão ocultas e se durante as perguntas,

alguém quiser detalhar, ver onde é que é realmente uma das estações que eu não vou apresentar por caso do tempo, a gente pode mostrar depois nas perguntas, aquela que alguém quiser algum detalhe a mais. Se houver, se não houver aqui, não quiser falar aqui, quiser pedir para o Metrô, o Metrô pode mostrar também depois, via as perguntas que podem ser feitas diretamente com os endereços que eu vou deixar no final do site.

Então, estação Santa Marina, como eu disse, entre a Ermano Marchetti, é uma estação que vai ter vala a céu aberto, como ela não ocupa uma região que tem viário, que tem outras dependências, ela pode ser feita em vala a céu aberto, aquele buracão, né, vai ter uma demanda de 93 mil passageiros por dia útil e uma profundidade de 12 metros e ela se integra direto com a linha 6 laranja.

No desenho vocês podem observar, eu estou citando, mas também os acessos, cada um dos acessos, sempre observando que atende de um lado, atende de outro, a maioria das estações tem pelo menos três acessos. Lapa, ela fica do outro lado da John Harrison, junto ao do outro lado, né, mas bem próximo do mercadão da Lapa, e ela será... terá uma demanda muito grande porque têm as integrações com a CPTMS, linha 7, 8, sendo de 161 mil passageiros por dia útil. Uma profundidade de 24 metros e ela também é vala à céu aberto.

A rua, a estação Teodoro Sampaio ela está fora de ordem viu gente, desculpa. A Cerro Corá, que fica ali na região de Cerro Corá, e essa, o poço é lateral, né, como a gente pode ver, ela cruza a Cerro Corá, né, lá onde está a Praça Cerro Corá. Uma demanda de aproximadamente 80 mil passageiros por dia, uma demanda muito grande, comparável hoje à Santana, por exemplo, maior que Santana, só que é muito profunda por causa da que a gente viu, do relevo, 52 metros o poço é lateral e, como eu já disse anteriormente, se integra com a linha 2 nessa estação nova que vai ser construída.

Estação Teodoro Sampaio, ali em Pinheiros, já estamos chegando na região de Pinheiros, eu passei pela Vila Madalena, tem uma estação chamada Girassol, se depois alguém quiser nas perguntas a gente volta, ela está oculta só para ganhar um pouquinho de tempo.

[00:41:46] Anselmo Guimarães

Epaminondas, só um instante por gentileza, só pedir o pessoal da técnica, que está fechado o áudio no Teams. O pessoal da transmissão está fechado, por favor, abrir.

Pessoal da Boxnet, Adriana, por favor, alguém abre... só um momento, para o pessoal acompanhar quem está em casa com a gente. Pessoal já conseguiu resolver? Agora parece que abriram, então só o pessoal que nos acompanha aí... acho que nós estávamos falando sobre as estações, acho que podemos dar continuidade, a transmissão do YouTube está registrada, nós não tivemos problema lá, não, só aqui mesmo. Ok. Obrigado.

[00:43:24] Epaminondas Duarte Junior

Estação Teodoro Sampaio fica no eixo da Virgílio de Carvalho Pinto, pra quem conhece a região pinheiros, próximo da, que a gente pode ver, próximo da Teodoro Sampaio, aproximadamente 10 mil a demanda diária, mas é uma estação com tendência a aumentar muito, profundidade de 33, e como ela está no eixo, ela tem o poço lateral, que está em circular, e aqui nós começamos a dizer, eu não detalhei também, mas nesta linha haverá uma novidade muito legal, que são os elevadores, para pessoas, de circulação vertical, mas por enquanto ele está sendo pensado mais para as estações em que a demanda não é muito alta, mas são demandas, são elevadores bem pensados com toda a facilidade de acesso né, muito interessante, essa é uma novidade muito interessante nessa linha.

Estação Fradique Coutinho, integração com a linha 4 amarela, é uma estação com demanda grande, porque tem uma transferência muito grande, de aproximadamente 145 mil passageiros, por dia útil, profunda, cerca de 41 metros e poço central, a gente vê onde é que está feito um poço duplo, e como eu disse, integração com a linha 4 amarela. Estação Tabapuã, no eixo da Avenida Faria Lima, como a gente pode ver, poço lateral também, porque está no eixo, uma demanda, não só porque está no eixo mas... a demanda de dia útil de 46 mil passageiros por dia é uma profundidade de 30 e como eu já falei, poço lateral.

Outra estação no eixo da Avenida Brigadeiro Faria Lima, a estação Jesuíno Cardoso, poço lateral também, 36 mil passageiros por dia útil, uma profundidade de 31 metros.

Isso, Jesuíno Arruda já foi, né? Estação Moema, também uma demanda enorme de 169 mil passageiros por dia útil, poço lateral, integração com a linha 5, essa que passa aqui em frente, e uma profundidade de 45 metros. Estação Saúde, integração com a linha 1 azul, fica ao lado, bem próximo da estação de saúde da linha 1 azul. Uma demanda também muito grande de 84 mil, não só pelos ônibus,

mas também pela integração com a linha 1 azul, uma profundidade de 40 metros e será construída pelo poço lateral, ou seja, não está no eixo da estação. Bom, esse aqui é um exercício que a gente faz com relação, a gente sabe que o Metrô tem, ele passa a cada dois minutos, tem confiabilidade, você pode chegar na estação e ele vai passar, tem regularidade, a cada três, dois minutos se ele está passando, depende do horário, além disso tudo ele proporciona não só aos seus passageiros, mas também a toda sociedade quando você coloca uma estação ele proporciona uma série de benefícios que muitas vezes a gente não consegue mensurar diretamente, por exemplo a confiabilidade, você entra na estação você não vai ficar achando cada trem, será que vem será que não vem, a cada dois minutos o trem aparece lá, e tem outras que a gente precisa fazer uma medição, uma outra medição, que são essas redução de tempos de viagens, além dos daqueles que estão usando a linha, tá? Redução de custo operacional dos outros modos, ou seja, ele proporciona um desafogo na região, né? Redução de emissão de poluentes de gás de efeito estufa, né? É uma linha, não é a motor a combustão, ela é elétrica, então existe essa redução, a gente faz esses cálculos. Redução de acidentes, consumo de combustível e manutenção e operação de vias, né? Se você diminuir a quantidade de veículos circulando no entorno da estação, você pode ter essa manutenção. Existe toda uma metodologia de cálculo, é feito o primeiro em numeração e depois esses números são monetizados. Então, para a linha 20, nós temos um benefício social de 3,5 bilhões de reais por mês.

O que significa isso? Entra o dinheiro na conta do metrô? Não. Isto é um bem intangível que a gente sabe que existe. Isso significa que numa linha de 10, de certo valor, a cada ano a sociedade economizaria 3,5Bi, ou seja, em 10 anos teria uma economia total de 35Bi que daria para fazer uma boa linha de metrô.

Nós fizemos também uma simulação com relação a ganho de tempo com e sem Metrô, a linha 20 o que acontece é o seguinte, em Santo André, por exemplo, ela já tem a CPTM e depois tem Sacomã da linha 2, então ele já tem essa região, eu não sei São Bernardo não, mas Santo André já tem uma linha da CPTM que liga com as estações do metrô, tá? Mas nós fizemos essa simulação, então alguns casos, assim, bastante gritantes se você analisar aqui, isso é uma viagem de manhã, outra viagem à tarde pelo menos durante 20 e 22 dias úteis no mês, então, é um volume que pode ser aproveitado, um volume, um tempo que pode ser aproveitado com

outras atividades mais prazerosas do que ficar dentro viajando de um lugar, de uma origem até outra origem.

Então, no caso, Santo André x Santa Marina, nós fizemos um cálculo pelo Google Maps, não é pesquisa direta, e daria 63 minutos entre a estação Santa Marina e a estação, lembrando novamente que se ele entrar na estação Santo André ele pode tomar a linha da CPTM e fazendo as transferências ele vai chegar próximo da Santa Marina, ele vai chegar lá na Lapa, tem um pedaço um pouco mais pra andar e assim cada um deles, veja Rudge Ramos e São Bernardo do Campo e Tabapuã que fica ali na Faria Lima, 79 minutos, depois vai ser feito em 20 segundos. Há uma economia de tempo e isso é qualidade de vida. A última, Afonsina x Tabapuã, de 89 minutos para... com a linha, isso é entre estações, dentro de estação, a gente tem, será 27 minutos e é o que a linha 20 vai proporcionar quando ela estiver operando.

Bom, finalmente, depois tem os contatos, queria apresentar para vocês um cronograma preliminar feito pela Equipe Técnica, lógico que depois do anteprojeto nós teremos o projeto básico para partir, finalmente, para o projeto executivo e as obras.

Então, nesse meio termo, existe uma série de coisas que podem acontecer, mas é possível que começando o projeto executivo e implantação em 2028, em 2035 nós teríamos a linha inteira feita, e essa linha, ela pode ser feita inteira de uma vez, ela pode ser inaugurada uma ou outra estação intermediária, mas as tuneladoras no projeto foram estimadas quatro tuneladoras e que você escolhe direitinho em cada um desses pontos e ele pode começar de encontro, tá? As estações não são feitas pela tuneladora, mas ela tem que estar preparada para que a tuneladora seja arrastada onde está previsto a estação, já tem algumas obras a serem feitas.

Bom, eu deixo para vocês os contatos oficiais do metrô, tem o documentoscgp@metrospe.com.br, os demais canais, aquele é a comunidade, comunidade lindeira, obras de expansão, desapropriações e assentamentos, impactos de obras e comunicação social quando estiverem ocorrendo. Os demais canais é o www.metrosp.gov.br/fale-conosco e 0800 -770 -7722 todos os dias da 5h às 24h. Qualquer dúvida pode usar os canais que o próprio Anselmo nos informou, CETESB e o Metrô também a qualquer momento.

[00:52:39] Anselmo Guimarães

Muito obrigado, Engenheiro Epaminondas Duarte Junior, obrigado pela participação, pela exposição. Também agradeço aos esclarecimentos iniciais feitos aqui pelo Cortez, sempre importante a gente veicular a verdadeira informação, obrigado por ter vindo aqui nos esclarecer isso já de antemão.

Com isso gostaria de chamar aqui Fernando Kertzman, ele que é o representante da Geotec que é a consultoria responsável pela elaboração do estudo técnico. A gente avançou um pouquinho no seu tempo, então você tem um pouquinho menos de tempo que os 30 minutos tem 25 minutos para fazer a sua fala.

Muito obrigado Fernando pela participação. Então, por favor.

[00:53:27] Fernando Kertzman

Eu que agradeço, boa tarde a todos. Meu nome é Fernando, eu sou geólogo, sou da empresa Geotec, a gente faz parte de um consórcio [Só sob o microfone?] São emoções, vamos lá. Então, começar de novo. Meu nome é Fernando Kertzman, eu sou da empresa Geotec, eu sou geólogo e faço parte de um consórcio de duas projetistas, a GPO e a Geocompany, e a Geotec a gente foi contratado pelo Metrô para fazer o anteprojeto e o estudo ambiental. O que eu vou apresentar agora para vocês são vários aspectos desse estudo, aqui na audiência pública como o Camilo da CETESB explanou, é a hora da gente obter as contribuições de vocês.

Então isso aqui vai, o estudo, são mais de 2 mil páginas, 170 mapas, um monte de tabelas, então ele está aqui, a disposição, impresso, tem um computador aqui à disposição e está nos meios... nas mídias sociais e nos canais de divulgação.

Bom, o que é um estudo de impacto ambiental? Então a gente vai ter aqui uma apresentação... nós entendemos o que foi, o que é o empreendimento proposto. É uma obra de metrô, que é basicamente um túnel de 33 quilômetros de comprimento, a maior linha de Metrô que vai ser feita em São Paulo, e uma série de estações e postos que a gente chama de VSE, postos de ventilação que, durante as obras, são usados para as escavações. Então em superfície a gente vê as estações e os VSEs e tem um túnel interligando eles todos.

O que a gente vai fazer aqui agora no EIA? A gente vai ver qual é o meio ambiente onde esse empreendimento vai ser construído. E aí com isso a gente vê quais são os impactos ambientais que potencialmente podem ocorrer em função de eu tenho

esse empreendimento neste meio e aí propor programas e propor medidas mitigatórias. Então, nós estamos nessa fase vermelha aqui, nós estamos no meio do caminho, ou no terço do caminho, onde tem um anteprojeto, ou seja, uma ideia de como é que vai ser feito, não é um projeto executivo, não é que vai ser feito exatamente nesse lugar, ele pode ter pequenas alterações e tem um estudo impacto ambiental e a ideia é obter, o objetivo é obter uma licença prévia. Com essa licença prévia, a CETESB, o CONSEMA, vão especificar todas as informações que precisa de ter para tirar depois a licença de instalação. E aí, quando obtiver a licença de instalação, começa a instalação da obra. Então não é agora, não é imediatamente que vai começar esse empreendimento.

Como é feito o Estudo de Impacto Ambiental? Então, tem uma equipe multidisciplinar, então tem geólogos, engenheiros, biólogos, engenheiros florestais, geógrafos, sociólogos, que estudam o meio ambiente em três escalas diferentes, em três áreas diferentes, em três escalas diferentes. Então, tem uma escala regional, que é essa em azul, que é a área de influência indireta do empreendimento, que é a região onde vai ser implantado, então é uma bacia hidrográfica onde ele vai ser implantado, a macrorregião metropolitana de São Paulo, com São Bernardo, Santo André, o ABC. Aí tem uma área, então é feito um estudo dessa área de influência indireta. Aí tem uma área que vai ser diretamente afetada, é a vermelha, a laranja, a área que vai ser feita a obra. E ao lado da obra, mais ou menos 600 metros de largura, tem uma área que vai ser, indiretamente, a área de influência direta. Então, a área que vai ser feita à obra é a laranja. A área de influência direta são 600 metros cada lado da região. Então, o estudo é feito para essas três áreas e com três escalas diferentes.

Então aqui no centro é a linha. É um mapa que mostra a linha 20 e essa linha vermelha era de influência indireta. Aqui é a mesma coisa, então tem um mapa, essa linha rosa é o traçado proposto e essa linha amarela é a área diretamente afetada em vermelho e a área de influência direta em amarelo. Então, são definições que a própria CETESB exige que seja feito assim o estudo, seja para o meio físico, biológico ou socioeconômico, a gente vai explicar agora o que é isso.

Então, são três áreas diretamente afetadas, o entorno e a região, estudadas por três grandes grupos de estudo: o meio físico, o meio biológico e o meio socioeconômico. O que é o meio físico? A que está em azul, aquela gotinha, é água, solo, rocha, ar, são as características naturais, vamos dizer assim, do terreno. Para isso, então, um

monte de profissionais especializados de morfologia em solos, recursos hídricos, eles se reúnem e fazem os levantamentos das informações que tem nessas áreas.

Por meio biótico em verde, em uma folhinha, é a flora e a fauna, ou seja, a vegetação e a fauna que tem nessa região e as unidades de conservação, então é uma equipe com biólogos, engenheiros florestais que se reúnem, fazem o trabalho e fazem o diagnóstico das características dessa região. E depois tem um meio socioeconômico, que são as pessoas, que é esse em amarelo, em laranja. Então, aqui vai se estudar questões urbanas, ocupação do solo, qualidade de vida, patrimônio, comunidades tradicionais, então, todas as questões sociais ou socioeconômicas.

Aqui nós vamos discutir rapidamente alguns aspectos do meio físico, do biótico e do sócio, para todo mundo entender de que região que nós estamos falando. Então é uma região densamente urbanizada e há muito tempo ocupada, né, então tem toda a região de Santo André e São Bernardo, do ABC aqui mais para a direita, e toda a região de São Paulo, de bairros como Pinheiros, como Lapa, né, então é uma região toda bastante urbanizada. E esse mapa mostra as bacias hidrográficas, em azulzinho são os rios que tem na região, muitos deles já canalizados, e em vermelho tudo que chover nessa área de vermelho vai drenar pra essa região onde vai passar a linha. Aqui é um outro aspecto, então a gente viu aspectos de recursos hídricos, aqui são aspectos de rochas, de geologia e de geotecnia, essa é a linha, aquela linha rosa que passa no meio, tudo que está em amarelo e laranja são rochas, são argilas, são sedimentos, a gente chama de sedimentos, formação. São Paulo é uma formação muito conhecida pelo metrô, todas as linhas de Metrô passam por esse tipo de rocha e de estrutura, então são áreas muito conhecidas da escavação. Já tudo que está em verde e vermelho, são rochas mais cristalinas, são rochas duras, então tem áreas sedimentares e áreas duras, então esse empreendimento vai passar por bastante área de rocha mais dura, o que vai exigir duas tecnologias distintas de escavação, uma pra área sedimentar e uma pra área de cristalino.

Vai atravessar 42 rios e córregos, só que 30, vai passar por baixo, muito por baixo, como o Epaminondas falou, vai passar 20, 30 metros por baixo do rio, então não deve ter nenhum tipo de efeito. Onze travessias vão ser superficiais, e uma é aérea, então tem uma preocupação importante nesse projeto, são muitas travessias de cursos d'água, e cruzamentos, com poços, com pátios, então esse é um aspecto

bastante importante, aqui tem um exemplo, a estação Abraão de Moraes que tem o córrego Ipiranga passando muito próximo dela, ali na Avenida Ricardo Jafet.

Então a gente viu um pouco de água, um pouco de geologia, drenagens, um pouco de ruído sonoro, então um dos aspectos importantes do metrô, principalmente na fase, oper... quando ele funciona... na parte que a gente fala de operação, ele funciona, ele acaba gerando ruído, os poços de ventilação, o metrô tem que ter poços de ventilação para sair o ar e por lá sai também ruído. Então a gente faz um estudo também, tem uma norma, a NBR, a CETESB, tem todo um setor lá de controle de ruído, tem que se fazer..., dentro do EIA é obrigatório, aqui tem um aparelhinho, essa foto do lado direito, ela mostra um microfone lá, é um aparelho de medição de ruído, então é feito, são feitas as medições é um V0. Qual é o ruído que tem hoje na região? Então, é medir de manhã, de tarde de noite, em diversos pontos, e aí a gente faz depois disso uma projeção, então ali, nesse desenho em vermelho, ali é a fonte do ruído, futura fonte de ruído, ali vai ter uma saída de um poço, por exemplo, e aí a gente coloca a ocupação que tem no entorno, coloca isso no modelo matemático e prever quanto vai ter de ruído nessa região, a 5 metros, a 10 metros, a 20 metros, e aí propõe uma série de medidas. Infelizmente, a questão de ruído, a gente está dentro de uma área toda urbanizada e que o ruído já é muito acima do que as normas preconizam, mas o Metrô vai ter obrigação de não gerar mais ruído do que já tem hoje. É essa é que... Então tem que medir como é que ele é hoje, depois durante as obras e principalmente na parte de operação.

Um outro aspecto interessante são as áreas contaminadas, então de novo a gente passa, tá passando aí por áreas urbanizadas há muito tempo e uma parte também grande de indústrias antigas, então existem muitas áreas contaminadas, então a gente fez um levantamento, já existe um cadastro de áreas contaminadas conhecidas na cidade de São Paulo, no estado de São Paulo, mas na cidade em particular, a gente levantou isso tudo, passou a onde vai ser a linha, que vai ser uma escavação, um túnel, então você vai escavar solos que podem estar contaminados, então sabidamente tem 61 áreas com algum nível de contaminação, que não é pouco, são bastante áreas, então vai ter um programa específico de caracterização dessas áreas contaminadas, de amostragem de solo e de água e de destinação desse material quando for feita uma obra. A rigor vai ser interessante porque vão

ser áreas que vão ser recuperadas, elas vão ser restauradas, reabilitadas por essas obras, do Metrô.

Então vamos ver um pouco agora sobre meio biótico. Então o que foi feito agora? Como é um anteprojeto, é um traçado, a gente foi na região onde vai ter as obras, principalmente onde vai ter as obras em superfície, que são as estações e os VSE's, e viu que a vegetação, a gente não conseguiu identificar nenhum fragmento florestal, não tem nenhuma mata em toda essa região que vai ser atingida, o que tem são árvores isoladas, como estão aqui na foto, então isso sim, vai ter uma quantidade significativa de árvores isoladas que vão ter que ser suprimidas ou translocadas para poder fazer a obra. E na fase do projeto detalhado, que é a próxima fase, isso vai ser caracterizado, em uma forma muito mais precisa com a amostragem, com numeração, árvore por árvore. Hoje a gente tem uma estimativa que é da ordem de 1.200 árvores, mais ou menos, que vão ter que ser deslocadas para poder fazer esta obra.

E o diagnóstico também prevê o que a gente chama de APP, Áreas de Preservação Permanente. O que são estas áreas? São os córregos e as drenagens 30 metros para cada lado deles, daqueles córregos não canalizados.

Então mesmo sendo áreas muito degradadas e poluídas, que infelizmente é a realidade dessa região toda, elas caracterizam uma área de liberalização permanente. Então a gente estima que vai atingir alguma coisa como 3,7 hectares. Então, vai ter que ser feito uma compensação, um plantio compensatório, que é o que? Você calcular as áreas que vão ser cortadas, as áreas e a APP que vão intervir, fazer um relatório detalhado disso e pedir para a CETESB, uma autorização para a supressão de vegetação, e aí a CETESB vai emitir um termo de autorização e um termo de compromisso de plantio, que é da ordem de 20 para cada uma, mais ou menos, isso varia conforme o tipo de árvore, conforme a legislação municipal, então vai ter um plantio compensatório.

Tem um outro aspecto, que é uma outra compensação, que é uma compensação que é definida por essa Lei Federal 9.985, pela lei do SNUC, que a gente chama, que ela exige que todo empreendimento que passa por Estudo de Impacto Ambiental e passa pelo licenciamento, uma verba dele, uma porcentagem, do que vai ser aplicado, tem que ser aplicado em uma unidade de conservação. A unidade de conservação, o parque mais perto que tem desse empreendimento é o PEFI, o Parque Estadual Fontes do Ipiranga, que é ali perto de onde tem o Jardim Botânico,

o Zoológico, até uma área de mata bastante significativa que tem ali, aqui perto, aqui na... ali no fim da Ricardo Jafet, e vai ter uma estação, umas duas estações, a estação Cursino, bastante próxima, vai ter a estação Arlindo Vieira, que vão facilitar, inclusive o acesso a essas áreas.

Então, alguma... o EIA/RIMA a Secretaria do Meio Ambiente, ela tem uma Câmara de Meio Ambiente, Compensação Ambiental, ela vai definir qual é o valor e qual é a destinação dessa verba, então são duas compensações diferentes, uma compensação de plantio compensatório, e uma compensação de, com verba, compensatória do SNUC.

Um outro aspecto interessante é a parte de fauna, então como é uma obra toda em zona urbana e a grande parte dela é enterrada, o impacto na superfície é muito menor, mas a gente estudou um pouco a ave e fauna, que vai tirar um monte de árvores, lembra que a gente falou? E as árvores são habitats de pássaros, então foi feito de novo um V0, como é que são os pássaros hoje nesta região? Então uma equipe de biólogos faz um trabalho de observação, não tem coleta, não tem nada disso, eles ficam observando dias e dias e noites e tardes, e caracterizam... então a gente caracterizou 113 espécies de aves, para quem acha que não tem passarinho nessa região, tem 113 espécies diferentes. A grande maioria delas são espécies que a gente tem baixa sensibilidade ambiental, quer dizer o que, ela sobrevive em zona urbana, ela está acostumada com o nosso ecossistema, então ela tende a ter pouco impacto, sofrer pouco, porque você não vai estar tirando um habitat dela, você vai estar modificando, mas relativamente pouco, mas é um dos programas que a gente vai ver daqui a pouquinho, programas ambientais.

Bom, a gente viu meio físico, biótico, agora vamos ver um pouquinho do meio socioeconômico, então, que é muito significativo nesse tipo de empreendimento, nós estamos falando de uma obra de mobilidade urbana.

Então, a gente está falando aqui de três milhões de viagens. Esse índice, ele é mais interessante, está vendo aquele índice 2,36? É o índice de mobilidade, que é o número de viagens dividido pela população da região. Então, para ter uma ideia no Brasil, o índice é 1,5; 1,6, a média, nessa região é de 2,36, ou seja, as pessoas fazem mais do que duas viagens por dia, mais do que uma ida e volta, então é uma região de grande demanda de transporte, o que justifica você ter essa, uma obra desse tipo.

Aqui de novo o lado direito aqui é Santo André, São Bernardo, aí Jabaquara até a Lapa. Então é uma região densamente ocupada e com diferentes níveis de renda, o que acontece? Tem um movimento que a gente chama de pendular, tem muita gente que vai do ABC e dessa região para a região de Pinheiros para trabalhar. Tem esse movimento pendular e de manhã ele vai e de tarde ele volta, ele traz uma necessidade de transporte público de qualidade, e traz uma justificativa para essa obra. Aqui é a mesma coisa, a densidade demográfica, então quanto mais escuro, mais gente tem.

Então você vê que é uma região totalmente urbanizada e que precisa e merece uma obra desse tipo. Aqui, o Doutor Cortez já fez uma explanação, é um dos impactos mais significativos desse empreendimento que é a questão da desapropriação, então esses números, de novo, a gente reforça, são números preliminares e totalmente sujeitos a mudanças durante as próximas fases do projeto. Mas, a princípio, teria alguma coisa em torno de 600 casas a serem desapro... casa, postos de gasolina, empreendimentos, em São Paulo, 50 e poucos em São Bernardo e 70 em Santo André. Isso é uma ordem de grandeza que vai ser definida na próxima fase do projeto.

E finalmente o patrimônio histórico, cultural e arqueológico. Então também esse é um aspecto inteiro importante, que a CETESB exige que a gente faça esse estudo junto com os outros órgãos, o IPHAN e o CONDEPHAAT, então foi feito todo um cadastramento de tudo o que se conhece, de áreas tombadas, de sítios arqueológicos, diários de patrimônio, que a linha vai passar por eles. Então, não tem nenhum bem que vai ser destruído pela linha, vai ser afetado, mas tem sim bens nas proximidades.

Bom, a gente entendeu o meio ambiente que nós estamos e a obra que nós queremos fazer, então a gente faz o quê? Uma análise dos impactos ambientais identificados e quantifica esses impactos, são de nível baixo, médio, alto ou muito alto. Alguns são muito altos, mas a maioria são de baixo ou médio.

Então, em verde, são todos os impactos de baixo, significa... baixa intensidade, em amarelo de médio, e tem uma parte pequena, 7%, que seria de alto ou muito alto. Para cada impacto, a gente vê a relevância se ele é baixo, médio ou alto, se ele é na área já afetada pela obra, no entorno, se ele é temporário, se ele é reversível, então tem uma matriz gigante de análise, se ele é positivo ou negativo. E aí, em resumo, o grande impacto... na fase de planejamento, antes... essa fase nós

estamos agora, nós estamos fazendo o projeto e fazendo as audiências e fazendo o licenciamento, não estamos fazendo obra. Na fase de planejamento, qual é o principal impacto? A geração de expectativas na população. Vai ter a linha, não vai ter a linha, vai passar por onde? E essa audiência pública é pra atender exatamente essa demanda, a gente conseguir receber os reclamos, as sugestões da comunidade. Durante a implantação da obra, tem a fase planejamento e a fase de implantação, durante a fase de implantação, continua uma geração de expectativas sobre o que vai acontecer no meu entorno aqui. É barulho, é trânsito que desvia, é poeira, então tem uma série de questões que vão afetar a população, o incômodo dos moradores do entorno, né, riscos de saúde... e tem impacto positivo, geração de emprego, geração de renda, otimização do comércio regional, local, no meio físico tem, expectativa, ansiedade, vai ter recalque? vai destruir minha casa? vai rachar a minha casa? não vai? vai mudar o ar? vai ter mais poeira? vai ter mais barulho? Então todos são impactos que vão acontecer certamente durante as obras, assim como uma perda de árvores, perturbação na fauna, então a gente caracteriza esses impactos na fase de planejamento, na fase de obra e na fase de operação.

O que a gente percebe dos impactos? Na fase de operação você tem o aumento da mobilidade, benefícios socioambientais, então na fase de obras tem uma série de impactos, a maior parte deles estão na fase de obras, só que eles são de curta duração, eles são importantes, eles são negativos, mas eles são durante as obras, então eles têm um prazo. Na fase de operação os impactos são mais positivos, quase todos são positivos e eles são de longa duração, então você tem impactos positivos, longa duração e significativos, versus impactos negativos durante a obra que são de curta duração.

Então, foram identificados 51 impactos, entre positivos e negativos em cada fase, para cada impacto foram feitos programas, então tem 24 planos e programas, tem mais de 100 medidas de controle ou de mitigação. Então, programas ambientais, tem lá, plano de gestão ambiental das obras, plano de controle, plano de comunicação, tem uma série de programas, tudo está detalhado nesse estudo de impacto ambiental. E aqui a gente destaca um dos planos que é durante as obras, então, para cada plano tem o que vai ser feito, quando vai ser feito e vai ter que ser detalhado na próxima fase. Então, para a gente concluir... e passar a ouvir as demandas de vocês que estão aqui ou que estão online.

Os estudos realizados indicam que o empreendimento vai ser muito relevante, e que vai contribuir muito para a mobilidade urbana, vai melhorar em especial esse fluxo ABC x São Paulo, e que, com esse empreendimento funcionando, tem uma redução de emissão de poluição de carros, tem um ganho de melhoria, aspectos que já foram aqui destacados, inclusive já trouxe esse número, que são os 3,5 bilhões de reais por ano de intangível, mas de melhorias que vão acontecer quando esse empreendimento estiver funcionando plenamente.

Então, para concluir, a equipe que fez esse estudo ela entende que vai ter uma contribuição óbvia e relevante na melhoria das condições de deslocamento, as condições de mobilidade, e que vão ter impactos sim importantes, mas que eles são conciliáveis aos interesses, às pessoas e às obrigações do empreendedor.

A região onde vai ser feito empreendimento é uma região já bastante urbanizada, já com pouca qualidade ambiental, vamos dizer assim, com pouca... com poucos aspectos ambientais, então o empreendimento ele vai, possib... esses plantios compensatórios, essa verba de compensação, vamos poder trazer uma compensação.

Então, do ponto de vista ambiental, a gente que fez o estudo considera viável a localização do prédio, da linha 20 e o prolongamento da linha 2 verde. Eu agradeço e fico à disposição. Muito obrigado.

[01:17:18] Anselmo Guimarães

Obrigado ao Fernando Kertzman pela exposição, muito obrigado.

Gostaria só de registrar, então, que as inscrições estão se encerrando para a participação, acho que vale aqui fazer uma última chamada, principalmente aqueles que estão na internet, a nossa equipe nos informou que tem algumas pessoas que estão colocando questões lá no chat, a gente pede que o chat seja utilizado, o chat do YouTube, para questões acessórias operacionais que tiver alguma questão de acesso, por favor, reservar para isso. Para que a gente possa registrar formalmente as contribuições, pedimos a gentileza de acessar a página do CONSEMA na internet, eu vou repetir aqui, www.semil.sp.gov.br/consema e lá acessar no formulário, acessar de novo o formulário de inscrição e colocar a participação, se vai querer participar por escrito ou vai entrar na plataforma Microsoft Teams, que a gente possa devidamente registrar, com caráter formal aqui as contribuições, é um

momento bastante importante, a gente precisa disso até para a gente fortalecer esse processo aqui participativo.

Dito isso, então, vamos considerar mais uns 5 minutos para aqueles que tiverem, que quiserem ainda se inscrever lá. Nós já temos aqui as listas daqueles que estão se inscrevendo para participar desde o período da manhã, desde às 10 horas da manhã, o pessoal já está se inscrevendo. Então nós vamos começar a chamar de acordo com a segmentação de participação.

Antes de deixar só fazer um registro, a Deputada Estadual Carla Morando acabou de avisar a nossa equipe também que ela estava prevista, a participação dela, ela está em viagem, em estrada, não está conseguindo acesso. De qualquer forma, ficamos registrando a participação, caso ela for participar, então pedimos que ela venha para cá acessar.

Eu vou pedir só à nossa equipe operacional para colocar a videoconferência na tela, por gentileza, para que a gente possa ver as pessoas que estão lá inscritas, podemos acompanhar.

Vamos começar a chamar, então, os representantes da sociedade civil, nós vamos chamando aqui por segmento, lembrando, primeiro Ministério Público, sociedade civil, cidadãos ou cidadãs, representantes de órgãos públicos e na sequência, representantes de Conselhos Municipais, depois Parlamentares e a fala de dirigentes do executivo.

Então, inicialmente vamos chamar aqui para fazer o uso da palavra, nossa primeira inscrita, a Doutora Yasmine Altimari da Silva, ela que representa aqui a OAB de São Paulo e ela optou pela participação virtual oral.

Vamos só verificar se ela está aqui no ambiente da videoconferência.

Bom, ela não está conosco aqui na videoconferência, caso ela acesse nos próximos minutos, está garantida então aqui a participação dela, Doutora Yasmine.

Com isso, vamos passar a listagem da sociedade civil, e o daqueles que estão aqui presenciais.

Então gostaria de chamar inicialmente aqui Dulcinéia Pastrello, que representa o Grupo Gestor Operação com a Consorciada Água Branca, pelo Instituto Rogacionista, gostaria então de chamar para vir até o palco.

Depois na sequência nós vamos ter Flávio Scavasin, aqueles que porventura tiveram alguma questão de mobilidade e não queira vir aqui até o palco, a gente pede para o pessoal da nossa equipe técnica levar um microfone sem fio até a

peessoa, mas a gente sempre pede que de preferência puder vir até aqui, que aí fica devidamente registrado e a gente consegue em áudio e vídeo também, né?

Então, aqui conosco Dulcinéia Pastrello, seja bem-vinda, muito obrigado pela participação, para esse momento são previstos cinco minutos. Então, por favor

[01:22:05] Dulcinéia Pastrello

Ok, boa noite a todos, a todas, então como já dito, sou Dulcinéia, sou do Instituto Rogacionista Santo Aníbal, que é um dos prédios tombado na região da Lapa, nós estamos exatamente na Avenida Santa Marina, e a minha questão assim, sou representante de organização social no, conselho, no grupo gestor da Operação Urbana Água Branca, e tem outros conselheiros aqui também que vão estar se posicionando, e a questão assim, é uma audiência pública, essa chamada agora, para a gente não é suficiente, para a gente entender tudo que vai estar acontecendo lá, qual o impacto que isso vai ter. Eu me enquadro no último quadrinho que o senhor falou, porque só lá nós atendemos mais de 600 pessoas, crianças, pessoas que vêm de vários outros lugares, e tudo isso vai estar acontecendo bem ali na nossa porta, então assim, a gente precisa estudar mais, a gente precisa entender mais, nós ficamos sabendo, fiquei sabendo essa audiência alguns dias atrás, ler duas mil e poucas páginas, né, não dá para a gente ler de um dia pro outro, duas mil e poucas páginas. E eu estou aqui representan... sou representante de organização não social, organização não governamental, mas tem todos os outros vizinhos lá do instituto, tem toda, tem empresa, tem os vizinhos que ninguém tá sabendo, ninguém tem ideia, a gente vê aquele espaço em frente, em frente ao instituto, tem todo esse espaço onde vai ser o pátio e a gente fica pensando, todo mundo já falou de tudo, que ia ser lá, shopping, cinema, praça, a gente queria muito que fosse uma praça, né? Mas agora a gente ficou sabendo a hora que eu abri o link, pra ver o que vai ser lá. E como que é assim, enquanto ao grupo da Operação Urbana Água Branca, a gente vem discutindo aquela região, uma região mais... com gente morando, com praças, né? E de repente... a gente vê assim, vai ter viaduto para tudo quanto é lado, é viaduto por cima, é viaduto do outro lado e o prédio, próprio prédio do Instituto Rogacionista tombado, a gente tem muito medo do que pode acontecer com ele, não vai ser derrubado porque é tombado, mas dependendo do que vai passar por baixo ele pode cair sem dúvida nenhuma, que já está sofrendo muito com o impacto do metrô, que já está lá, já faz um tempo.

Então, por favor, eu gostaria de colocar que tivesse mais audiência pública, que tivesse mais divulgação sobre esse fato, porque tem muita gente que mora lá, parece que não, mas tem muita gente que mora lá, muita gente vai ser impactada e a gente precisa saber para poder dar opinião, não adianta eu chegar aqui e não ter conseguido ler todo o documento para dar opinião aqui, eu não consigo dar minha opinião aqui, eu só peço que você nos dê mais tempo para que a gente possa entender e de fato trazer nossa sugestão, do que a gente pensa, né a gente está conversando com o município, que o grupo gestor da operação urbana é do município, a gente está conversando com município e aí de repente a gente é chamado pelo Metrô que é do estado e aí de repente a gente está no meio de tudo isso, sem ter ideia do que isso vai acontecer e para nós é fundamental que aquela região seja respeitada, que ela seja levada... a gente tem um monte de árvores lá, a gente tem pica-pau, a gente tem quati, a gente tem um monte de bicho que andam lá, que ficam lá dentro do instituto, é uma reserva, está dentro, um espaço privilegiado, e está lá, nós temos um lago que foi afetado por um dos buracos do metrô, morreram todas as nossas carpas que estavam no lago, então a gente precisa entender melhor isso para que a gente possa dar opinião, né. Com uma audiência pública só a gente não vai conseguir, e eu gostaria muito também que tivesse mais conversa entre o Estado e o Município, porque enquanto conselheira fiquei bem surpresa de saber dessa conversa e a gente não ter discutido isso também no conselho. Obrigado.

[01:25:58]

Anselmo

Guimarães

Muito obrigada, a senhora Dulcinea Pastrello, obrigado pela participação, gostaria de convidar aqui o Flávio Escavasin, do coletivo da Vila Beatriz, em Jardim Jataí.

Ok, eu vou pedir então para o pessoal levar o microfone para ele, que está lá em cima, nós temos o microfone reserva, pro pessoal levar para ele, obrigado. Talvez nós só tenhamos algum problema de captação de imagem, com relação às câmeras, mas pelo menos o áudio a gente consegue captar.

Na sequência nós vamos ter a fala de Maurício Ramos, da entidade Aliança pela Água.

Se vocês quiserem tem um microfone aqui no palco, pessoal, se quiserem levar lá para ele... Ah, já conseguiram, obrigado. Muito obrigado, então, senhor Flávio, por favor.

[01:27:00] Flávio Escavasin

Ok, Flávio Escavasin, meu nome, estou representando os coletivos das Vilas Beatriz e Jataí.

Bom, primeiro que eu queria protestar aqui, contra a acessibilidade aqui do próprio local, foi escolhido aqui, nenhum funcionário soube me explicar como é que chega na parte de baixo aí, e eu não estou em segurança pra descer por uma escadaria dessas sem corrimão, então já começa por aí, acho que é um cuidado que deveriam ter tido já na audiência, assim como no horário, a audiência pública em São Paulo deveriam ser todas à noite que as pessoas voltam do trabalho, poderiam participar.

Eu queria perguntar aí na questão, são 24 estações, 54 quilômetros, eu queria saber se por exemplo, as estações vão ter banheiros em todas as estações, que é uma coisa importante que a gente vê que às vezes não tem esse cuidado nas estações com relação a isso. Com relação às obras, é o período que mais vai nos incomodar, de fato as obras, caminhão andando, betoneira, é uma série de coisas que vão estar transitando por aí, embora sejam obras subterrâneas, mas isso a gente sabe que tem uma grande influência e eu queria ver se em algum momento da DSV está envolvido nesse projeto, porque por exemplo, na nossa região ali, na Cerro Corá, tem a rua Ibirapu, que a rua que vai ser, tá super congestionada e vai ter uma estação lá e qual a opção que vai ter para quem for andar por lá, então se temos, por exemplo, um tempo atrás, uma rua chamada Pereira Leite, que a Prefeitura tirou para converter ali, e é uma coisa necessária para nossa região ali. Então, assim, a participação do DSV nesse período todo, que não me parece que foi citado aqui, seria fundamental.

A questão do compromisso do meio ambiente, eu espero que realmente tenha esse compromisso muito forte, nós temos no nosso bairro, na nossa região ali, uma preocupação muito grande, por exemplo, nós fazemos com o meio ambiente, compostagem, nós estamos já com quase 60 toneladas de compostagem que nós estamos fazendo, é uma região bastante ativa nisso, inclusive no período da pandemia, aquela Health... Planetary Health Alliance, que é um consórcio de 360 universidades no mundo inteiro, liderado por Harvard, elegeu o nosso bairro como um dos três mais preocupados com o meio ambiente do mundo, tá?

Então a gente tem uma preocupação muito grande com relação ao meio ambiente, é uma atuação muito grande no meio ambiente da nossa área, e a gente quer ter

com o Metrô uma relação mais continuada, reuniões etc, para poder inclusive sermos parceiros do Metrô nessas questões ambientais que acho que o Metrô pode ajudar, pode até mudar de repente alguma coisa no projeto para ter uma preocupação maior com essa questão.

Então nós queremos isso ter uma, que vocês possam se reunir com a gente do nosso bairro, a Beatriz de Itajaí, para que a gente possa avançar nessas questões ambientais além dessas observações todas que eu fiz anteriores.

[01:30:27] Anselmo Guimarães

Muito obrigado, então essa aqui foi a participação de Flávio Escavasin. Obrigado pelas contribuições, no decorrer da audiência nós vamos também prestar os devidos esclarecimentos.

Eu gostaria de te chamar agora para fazer uso da palavra Mauricio Ramos, da entidade Aliança Pela Água. Na sequência nós vamos ter a fala de Cecília Lotufo.

Por favor, Maurício, seja bem-vindo. Obrigado pela participação.

[01:30:57] Maurício Ramos

Boa tarde, obrigado pela palavra. Gostaria de cumprimentar os ocupantes da mesa, e é uma oportunidade que nós temos agora para poder nos pronunciar a respeito dessas obras do Metrô tão necessárias, que para que São Paulo possa atingir um nível de mobilidade mais inteligente que é o uso do Metrô, nós somos totalmente a favor.

A nossa preocupação básica sobre esse projeto seria no meio físico, seria um cuidado especial com as águas urbanas, principalmente na nossa região, ali onde eu moro, eu também estou da Vilas “beja”, faço parte dessa comunidade. E na nossa região nós temos ali o Metrô, ele vai ser feito na estação do Metrô na área de Espigão, na área de contribuição, na área onde as águas são captadas, é uma área onde temos nascentes e temos... Ali faz parte da bacia do Tiburtino, do Bellini, pega uma parte do Água Preta lá embaixo, né? E uma parte também do Rio Verde, né, porque a estação do Metrô vai passar embaixo do Corujas pelo projeto, o anteprojeto que eu já vi. Então, nós temos essa preocupação com as águas urbanas, nós não podemos mais tratar nossas águas urbanas como um fator de incomodidade, antigamente a gente pensava dessa maneira e construímos a nossa cidade dessa maneira, então, o resultado é esse hoje que nós vemos, dessas

enchentes loucas, nós impermeabilizamos o solo urbano, nós canalizamos nossos rios, nós soterramos nossos córregos e fomos buscar água a 40 quilômetros de São Paulo, acho que a maior parte das pessoas estão aqui, elas já ouviram falar isso, mas é importante a gente ressaltar isso, porque quanto mais a gente fala, talvez, algum momento, a gente vai conseguir mudar nossa mentalidade e construir as nossas cidades. A cidade precisa ser construída de maneira mais inteligente, de acordo, que em paz com a natureza e com o meio ambiente, tem que ser, a gente vai conseguir fazer isso, às vezes, dá um pouco mais de trabalho, desviar de um curso d 'água ou mudar um pouquinho a obra ou alterar um pouquinho, mas é importante, porque a gente está vendo que as mudanças climáticas estão batendo na nossa porta, vocês já viram que os oceanos já estão invadindo as cidades, né, é só negacionista mesmo que pode achar que não está acontecendo, mas já está acontecendo, então a gente precisa ter uma... atenção muito mais efetiva nesse, no ponto e a gente tem que valorizar esses nossos recursos hídricos, porque no futuro nós vamos precisar deles. Então, os recursos hídricos urbanos, a água urbana ela tem que ser tratada de maneira como fonte de vida e não como fator de incomodidade, gente tá? A gente não pode querer passar em cima do córrego, soterrar ou simplesmente usar para transportar influente como nós fazemos com os nossos rios e nossos córregos.

Então, nós não podemos mais cometer esse erro. Então, nós temos a chance agora de um projeto novo de olhar de uma maneira diferente, né, para esses recursos e para fazer a obra de uma maneira mais inteligente para que a gente possa usar esses recursos, meus filhos, meus netos vão precisar dessa água, essa água urbana que está aqui hoje que a gente está usando de maneira inadequada, então a gente precisaria mudar a nossa consciência.

Então aí vai uma pergunta, desculpa, mas assim eu não tenho, não consegui ainda ler o relatório que foi feito ainda, o EIA/RIMA, não consegui ter detalhes, olhar isso, mas assim... até que ponto isso vai interferir nos nossos recursos hídricos? Vai passar a 30 metros abaixo do **Rujus**, por exemplo. A gente vai afetar o curso, como, por exemplo, afetou algumas obras, afetaram alguns lagos ali da região da oeste, né? Então, essa é uma pergunta que eu tenho.

A outra é assim, que a gente, quando a gente fala sobre ambiente urbano consolidado, a gente não pode achar que o rio está morto ou que a água está lá, que está morta, ou que está canalizado, não cumpre mais função ambiental, vai

cumprir uma hora, então a gente tem que pensar nisso para o futuro, gente. É importante, não é brincadeira isso, a gente não pode ler mais a água como incomodidade, então seria esse o que eu tinha para colocar, são as dúvidas que eu tenho, e agradecer também pelo esclarecimento, porque os moradores da nossa região estão sendo assediados por empresas não idôneas, né?

Agradecer, é importantíssimo esse esclarecimento que o senhor deu para que as pessoas não caiam nessa conversa e que elas aguardem realmente o edital e entrem em contato com o Metrô, esclarecedor, acho isso muito importante. Então seria isso, obrigado. Boa tarde.

[01:36:00] Anselmo Guimarães

Muito obrigado pela participação. O pessoal aqui da videoconferência pediu para a gente anunciar a sequência das pessoas que falarão, pelo menos assim próximas, e eu vou falar o nome de todas as pessoas inscritas, eu acho que tem alguns questionamentos aqui sobre a ordem, é importante que as pessoas possam ter conhecimento sim. Então, a próxima é Cecília Lotufu... ela já foi embora, obrigado pela informação. Teremos Simone Boacnin, teremos Lucila Lacrete, João Antonio Petraukas, Rosane Bravateli, Eucias Pádua, Alex Canuto, Marcos Ferreira, Marcos Ferreira Marques, depois os cidadãos e cidadãs Edna Momoko Kobore, Helena Magozo, Paulo Roberto Uehara, João Henrique Castro Conceição, Nelson Luiz da Silva.

Nós fizemos aqui também uma reorganização, os representantes de conselhos municipais são Jupira Cahuy, Veronica Bilyk, Luiz Flávio Lima e Laurita Ricardo de Sales. Se alguém aqui tiver algum erro, por favor. Tá, a senhora é... o seu nome é? Tá, se a senhora é do Conselho a gente precisa respeitar a ordem, agora se a senhora estiver falando por entidade pode vir. Vamos fazer o seguinte, eu acho que se não tiver nenhum problema aqui, nós convidamos, por favor. É que, regimentalmente, nós temos uma ordem, né? Os representantes de Conselho Municipal, que falam pelo Conselho Municipal, assim como eu falo pelo CONSEMA... Ah, não! Então, por favor, vamos corrigir isso agora, a senhora é representa uma entidade, é isso? Tá, o Conselho Regional é um conselho.

Então, o conselho ele vai falar na... Porque nós vamos ter as falas dos representantes das entidades organizadas, das ONGs, associações, depois os cidadãos, e é muito importante que os conselheiros falem após, até mesmo para a

gente ter essas informações que foram trazidos e um conselheiro que é um representante, eu acho que é o conselheiro que é um representante da sociedade civil, ele possa ter esses argumentos. Agora, se a senhora quiser, nós podemos antecipar sim. A sua inscrição foi a primeira, de fato, às 9h44 da manhã, mas a gente está reorganizando para conselheiro, agora a gente pode antecipar, não tem problema, tudo bem? Seria mais importante para nós que fosse no momento propício. Perfeito, é isso mesmo, então vamos corrigir as pessoas que possam, que são de conselhos e estiverem representando o conselho, a gente pede então, por favor informe e fale no momento propício. Agora as pessoas que são de conselho, mas não forem falar por conselho e forem falar pela entidade que participa, aí tá certo, tá bom?

Obrigado pela oportunidade de esclarecer isso, acho que é muito importante, tanto para a gente manter aqui o processo participativo. Então esses são os inscritos para fazer o uso da palavra, eu agradeço pela oportunidade.

Dito isso, vamos continuar aqui chamando Cecília Lotufo, ela que representa.. ah desculpa, vamos chamar agora Simone Boacnin da Associação Viva Moema, ela se inscreveu pela Associação Vila Moema, não sei se é conselheira ou se quiser falar no outro momento.

[01:40:58] Simone Boacnin

Boa tarde a todos, sou Simone Boacnin, presido a Associação Viva Moema, que é uma associação de bairro aqui da nossa região de Moema.

Realmente também não tive tempo de ler EIA/RIMA e talvez os meus questionamentos sejam rasos, mas são coisas que me passaram pela cabeça durante a apresentação de todos os convidados.

A primeira coisa que eu queria falar, que a Dulcinéa sugeriu mais audiências públicas e eu deixo aqui a nossa sugestão, também a minha sugestão, que talvez isso possa ser feito por subprefeitura, então eu, sabe, fazer um encontro maior entre o Estado e o município e fazer essa discussão, porque na verdade vai afetar áreas cuidadas pela prefeitura, então esse encontro eu acho que é importante, então também acho que a gente precisa de mais audiência para entender todo o projeto.

Uma coisa que me chamou a atenção e que eu gostaria de perguntar em relação a ruído e poluição, ali em Moema a gente tem muito problema de incomodidade em relação aos ruídos, nós temos problema com as aeronaves, nós temos problemas

com as várias construções e uma das coisas que acontece bastante é que o horário das obras nem sempre são respeitados. Então eu gostaria de deixar um alerta para que respeitem o horário das obras, respeitem o descanso do morador, porque quando a gente tem uma obra de grande impacto no bairro, fica todo mundo incomodado por ela, né? Então é um impacto importante e como eu falei, pode ser uma análise rasa, mas é uma coisa que nos afeta bastante.

A outra coisa que eu queria falar é que as áreas de Metrô que a gente tem, então, por exemplo, ali em Moema, a gente tem o Metrô Moema e o Eucaliptus, e eles, no final das obras, ficam as áreas mortas acima da obra, então, com cimento lá, nada daquilo é usado, então queria deixar uma sugestão de que aquele espaço fosse integrado à comunidade para que fosse ocupado, ou com um espaço de recreação, de área verde, enfim o que for, eu também desconheço se é possível usar esse espaço, se é uma área de segurança, enfim, mas a gente passa pelo bairro e olha aquilo e realmente dá pena de ver um espaço como aquele tão grande que não pode ser ocupado pela comunidade.

Uma outra questão que me preocupa, assim como falou Maurício, a questão das águas urbanas, né? E aí eu vou fazer uma atenção especial para as questões de enchentes e alagamentos que a gente tem no bairro de Moema.

Então, eu queria saber em relação a isso, como que o projeto do Metrô está conversando, porque a gente tem previsão de obras de drenagem no nosso bairro para conter esse monte de alagamento de enchentes, então como está sendo integrada essa conversa das obras do metrô junto com essas obras possíveis, se vão estar na mesma área. Eu vi, por exemplo, que quando mostraram a estação Moema, ela me pareceu que estava na mesma, que é a mesma, né? Não tem obra a mais ali em relação ao local de embarque e desembarque do passageiro, mas os túneis, eles correm de forma perpendicular. Então, eu queria saber em que região eles estão passando, como isso faz impacto maior nos problemas que a gente tem em relação às enchentes e aos alagamentos, então eu queria saber um pouquinho mais que ruas que exatamente está passando esses túneis ali do metrô?

Bom, basicamente, era isso que eu queria saber, essa questão do ruído, como que vocês vão cuidar disso, e essa questão das enchentes e os alagamentos do bairro em relação a essas obras que estão vindo, se tem impacto, vai aumentar? Como que vocês vão lidar com isso? Era isso, obrigada.

[01:44:27] Anselmo Guimarães

Agradecemos aqui a fala de Simone Boacnin, pela Associação Vila Moema, obrigado pela gentileza de participar conosco.

Gostaria só de fazer uma alerta, as informações oficiais da audiência pública estão sendo transmitidas e pronunciadas aqui, no momento da audiência pública, pelos representantes do Metrô e da Geotec. Gostaríamos de... aqueles que estão participando pelos meios online por favor quem quiser encaminhar questionamentos por escrito encaminhe para o e-mail do CONSEMA, consema@sp.gov.br, aqueles que não tiveram oportunidade de falar ou encaminhar aqui para nós na audiência pública nós vamos encaminhar para o processo licenciamento e as respostas oficiais vão constar nos autos do processo. É muito importante que a informação verídica e a informação de fonte confiável esteja registrada no local correto.

Gostaria de convidar agora Lucila Lacrete, ela que representa o movimento Defenda São Paulo. Por favor, seja bem-vinda, muito obrigado pela participação.

Na sequência nós teremos João Antônio Petraukas, por favor, a palavra é sua, senhora Lucila.

[01:45:31] Lucila Lacrete

Obrigada, muito boa tarde a todos, boa tarde aos senhores do Metrô, aos funcionários e aos técnicos que têm feito e participado desse processo e desse projeto.

Em primeiro lugar, eu vou fazer coro com as pessoas que me antecederam em relação à questão da audiência pública. O Metrô gasta milhões, até bilhões, para fazer os seus projetos, mas certamente não gasta poucos mil reais para divulgar a questão desse projeto e das audiências públicas que são..., não podem ser teatrais, nem para cumprir tabela, elas têm que ser de fato e as pessoas têm que entender esse projeto e inclusive fazer as suas propostas em relação a eles. Nesse caso, como é uma extensão tão grande de 33 quilômetros, teria que ter pelo menos 50 audiências públicas localizadas para que as pessoas pudessem entender os documentos todos fartamente divulgados, porque até agora eu vi, eu não consegui baixar as duas mil páginas do relatório que foi feito, e como profissional, eu sou arquiteta urbanista, tenho mestrado nos Estados Unidos, minha área é essa, e pela apresentação, foi uma coisinha, uma pincelada, e realmente não tecemos e não

descemos à profundidade que essa obra merece. Então, eu faço votos que o Metrô corrija essa questão da audiência pública e realmente divulgue o projeto e consulte a população de São Paulo, e dos outros municípios que são merecedores de atenção e de oitiva e de enfim adotar o que a população realmente sugerir.

Outra questão é o seguinte: Por que essa linha foi decidida agora? Essa é uma questão que não quer calar. O Metrô tem já traçado várias linhas e por que essa foi decidida justamente na parte mais rica da cidade, não é? Isso foi uma decisão de política pública do Metrô, do Governo do Estado, do município de São Paulo? Por que isso? Na realidade, existe uma demanda mais do que ultrapassada, que é a Linha Leste-Oeste, a Linha Vermelha, que tem proposta de uma linha paralela, também Leste-Oeste, pegando vários municípios mais ao sul da linha vermelha que contemplaria muito mais a população que não tem carro, que faz o movimento pendular para trabalhar no centro da cidade e não é contemplada com um transporte de qualidade. Então essa resposta eu gostaria de ver, ouvir, de entender e de ver respondida.

Outra questão, importante é a questão do meio físico, da geomorfologia do solo, da hidrologia, e por que isso não está mais especificado, a impressão que se tem, como já foi dito anteriormente aqui, é que se fez um traçado, decidiram-se as estações, sabe-se lá como, e o resto, como é que fica isso? Isso tem um impacto enorme na cidade e pelo que eu estou vendo aqui não há o menor diálogo com os municípios envolvidos e como essas mitigações e como esses impactos serão resolvidos no local, no Uso do Solo, em cada bairro, em cada rua, em cada quadra e com o governo local. Então, me parece que a prefeitura de São Paulo deve saber, mas como é que os subprefeitos, como foi dito aqui estão recebendo ou que providências irão tomar, em face dessa obra gigantesca que se pretende construir.

Então, vejam os senhores, nós estamos absolutamente no escuro, a primeira audiência, e pelo que eu entendi, é a única audiência pública, o que é uma barbaridade do tamanho desse empreendimento em relação ao tamanho das diversas áreas absolutamente heterogêneas por onde essa linha passa, sem a justificativa da escolha que foi feita para ser essa Linha Rosa prioritária, dentre outras tantas que seriam prioritárias na cidade de São Paulo.

Então, eu solicito, como eu disse a audiência pública não pode ser teatral, que os documentos sejam divulgados, expostos, e muitas audiências públicas com tempo suficiente, porque não tem tempo, né? Porque a audiência pública é agora, então

essa fase de consulta pública começou e acabou pelo jeito hoje mesmo e a gente não sabe mais o que vai acontecer e nem quais serão as inter-relações de governos, do governo local, prefeituras envolvidas e o Governo do Estado, Companhia do Metrô.

Por enquanto é só, espero presenciar outras audiências públicas com mais conteúdo, porque realmente a apresentação não dá pra... da entender uma ideia, mas não detalhes do que vai acontecer nessa cidade. Muito obrigada.

[01:51:48] Anselmo Guimarães

Muito obrigado, Lucila Lacrete. Convido aqui João Antônio Petraukas, sindicato dos metroviários de São Paulo. Na sequência nós teremos Rosane Brumatelli.

Por favor, seu João Antônio, seja bem-vindo a palavra é sua.

[01:52:07] João Antônio Petraukas

Muito obrigado, boa noite a todos, boa noite aos companheiros aqui que estão, metroviários também.

Bom, eu estou aqui com o representante de um sindicato, a gente faz a operação das linhas do Metrô e, por isso, eventualmente, algumas das minhas questões vão ser muito voltadas pra esse momento. Mas, também, eu lembro como eu tenho já 31 anos de categoria, eu tenho algum histórico das coisas que aconteceram, e algumas outras questões também são sobre o momento da implantação. Uma delas é básica, essa, se essa linha vai ser construída pelo próprio Metrô ou vai ser construída por uma concessionária? Essa pergunta acho que é essencial.

Eu lembro que no caso da linha 4 - Amarela, para quem não lembra, foi utilizado um método de controle chamado porteira fechada, ou Turn Key, ele trouxe diversos problemas para os entornos durante a construção, inclusive com um acidente grave com 7 vítimas fatais, e que a gente gostaria que não se repetisse. Então, por isso... eu gostaria de saber se essa lição foi aprendida e se vai ter supervisão direta do poder público durante a construção ou se vai se entregar simplesmente para uma concessionária, no que me remete a outra pergunta.

No projeto, na hora que o engenheiro Epaminondas estava apresentando, vocês puderam ver várias áreas assinaladas em rosa, aqueles são os empreendimentos associados, são as áreas reservadas para futuros empreendimentos associados, também fiquei um pouquinho sem entender o que são os empreendimentos

associados. Talvez aproveite melhor as áreas do que acontece na estação Moema, na estação Eucaliptos... Muito obrigado. Então quem sabe aproveite melhor as áreas, mas não está explicado o que vão ser os empreendimentos associados e no caso se é uma concessionária, ela vai... normalmente a gente tratava como área remanescente, então todas as áreas remanescentes vão virar empreendimentos associados a essa linha? Ou eles vão poder... são áreas que vão ser negociadas livremente no caso de ser uma concessionária ao construir. Bom, eu não vou me alongar muito e eu gostaria só de lembrar que nós estamos aqui na cidade de São Paulo, junto com a SABESP e os outros sindicatos que representam a CPTM, numa briga para manter o Metrô como um serviço público estatal e que nós entendemos que essa é a forma em que a gente presta melhor o serviço público visando o bem da sociedade, agradeço.

[01:55:38] Anselmo Guimarães

Muito obrigado, João Antônio Petraukas, do Sindicato de Metroviários de São Paulo. Vamos chamar agora, Rosanne Brumatelli, entidade Pró-Pinheiros, por favor, corrija seu... Brancatelli, obrigado pela correção. Antes, senhora Rosane, deixe-me só fazer uma retificação aqui, acabei sem anunciar os nomes daqueles que estão inscritos, estão participando aqui, oralmente.. virtualmente aqui conosco. Então, só informando novamente a ordem, então, das falas, depois da senhora Rosane, nós teremos Helcias Pádua e depois Alex Canuto, representando aqui as entidades da sociedade civil. Na sequência, nós teremos aqui os inscritos às pessoas físicas, vamos começar chamando Lara Esmilha Alves Feitosa, Alberto Cândido, Guilherme Siqueira Moraes, Everaldo Alves Ferreira, Thiago Barbosa Martins, Paulo, Maria Luisa Borges Sorbello, Rubens Kuhn, Jean Carlos de Souza Freitas, todos estão inscritos online, alguns mandaram um questionamento por escrito também. Nós vamos intercalar de acordo aqui, eu estou olhando aqui pela sequência, mas de acordo com a ordem, vamos intercalar aqui com Edna Momoko Kobori, Helena Magozo, Paulo Roberto Uehara, João Henrique Castro Conceição, Nelson Luiz da Silva, e depois nós vamos passar por para o segmento dos conselhos municipais, nós vamos abrir com a conselheira Jupira Cauhy, depois nós vamos ter aqui a fala de Laurita Ricardo de Sales, depois Veronica Bilyk, Marcos Augusto Ferreira Marques e Luiz Flávio Lima. Bom, se alguém tiver algum questionamento ou não

tiver com o nome inscrito nos informe, o mais importante é que todos vão ter o momento propício de fala e tudo vai ficar registrado.

Por favor, então retomamos a fala de Rosane... da senhora... - Rosane. - Rosane Brancatelli, obrigado pelo esclarecimento.

[01:58:06] Rosane Brancatelli

Boa tarde a todos. Eu gostaria de, primeiramente, perguntar... as nossas perguntas quando serão respondidas e como?

[Anselmo Guimarães]

Depois das falas nós teremos um terceiro bloco de respostas e comentários.

[Rosane Brancatelli]

Ao final dessa audiência, tá. Eu gostaria também de colocar a mesma posição que as audiências deveriam ser em horário noturno, ou finais de semana para que mais pessoas pudessem participar, a gente tem tido esse problema municipal, né, desde do plano diretor e da revisão do plano diretor e do zoneamento, que nós tivemos dificuldade de participar porque os horários não eram para os trabalhadores, né, os horários eram para as pessoas que tinham disponibilidade de horário. Eu acho que a gente realmente precisa de mais audiências porque o assunto é complexo e o que importa é quem vive na cidade, os moradores, e o que vocês apresentaram realmente é muito sucinto e a gente gostaria de se aprofundar e gostaria que tivessem as audiências nas subprefeituras.

Eu represento o movimento Pró-Pinheiros, nós estamos localizados perto da estação Fradique Coutinho, que é uma área que hoje tem muitos imóveis em tombamento provisório, e a gente gostaria de saber como vai ser tratado esses imóveis em tombamento, que tipo de conservação? Porque foi colocado aqui, que serão preservados e como será isso? Mais detalhes.

É uma outra questão que a gente percebe que as estações de Metrô, elas não possuem estacionamento, então, o projeto não conversa com o plano da cidade, deveria conversar com planos de bairros, deveria ter planos de bairros para aceitar melhor o Metrô que é muito importante, mobilidade é muito importante, mas é importante que esteja conjugado com outros planos, que não seja separado do plano da cidade e do que os moradores esperam. A gente tem tido problema muito

sério nas estações de Pinheiros, como já está bem divulgado, vieram os eixos, a lei dos zoneamentos, os eixos próximos aos transportes para trazer os trabalhadores para melhor mobilidade e a gente vê que o metrô, por exemplo, por que não vai até Mauá, onde tem bastante gente que trabalha e que deveria ter essa mobilidade? Ou Diadema, essas outras cidades que são mais subúrbios e tem mais trabalhador que se locomove para os centros urbanos. Santo André, São Caetano, são cidades de poder aquisitivo maior, São Caetano é uma cidade dormitório, mas não está tão longe de São Paulo, mas Mauá, sim, Diadema, sim. Então a pergunta fica por que as estações não chegam nessas cidades que são mais... de menor poder aquisitivo. Outras questões, desculpe, eu não sei vocês, mas eu tô morrendo de frio aqui, eu tô aqui gelada, eu não tô tremendo de nervoso, é de frio mesmo.

[Anselmo Guimarães]

Isso a gente pode resolver se de repente o pessoal puder dar uma...

[Rosanne Brancatelli]

Ai, obrigado, eu tô aqui encolhida, vamos virar pinguim aqui. A medição das linhas, o estudo do adensamento construtivo e o adensamento populacional e o impacto dos usuários da área, isso daí é superimportante, a gente gostaria de saber se vocês fazem essa medição antes e depois. Porque depois de construída não tem mais jeito, né? Então a gente tem que entender muito bem esses projetos e o que se vê no futuro, né? A gente vê nas estações de pinheiros o movimento que o metrô traz de carros, porque não tem estacionamento, então as pessoas deixam os carros pelo bairro, então a cidade vira, o bairro vira um estacionamento nas ruas próximas né, então tem um impacto muito grande no bairro, essa é uma questão.

Passou já o tempo?

[Anselmo Guimarães]

Já. Se puder concluir, a gente agradece

[Rosanne

Brancatelli]

Tem, tem mais, mas deixa pra lá que tem mais gente pra perguntar muito obrigado.

[02:03:34] Anselmo Guimarães

Obrigado pela compreensão, muito obrigado mesmo. E novamente ressaltar, podem também encaminhar pra gente por escrito.

Convido agora pra fazer o uso da palavra, Helcias Pádua. O Helcias Pádua que é da Associação do Grupo Memórias do Itaim Bibi, Helcias Bernardo de Pádua.

Convidamos então aqui, se quiser subir aqui a rampa, ah, ele vai entregar, enquanto ele sobe registro aqui, que foi protocolado um documento pelo senhor Helcias, aqui do grupo de memórias do Itaim Bibi, tá conosco, aqui tá já registrado aqui pela secretaria executiva do CONSEMA, vai constar do processo.

Depois o senhor Helcias, nós teremos a palavra de Alex Canuto. Sr. Helcias, obrigado pela presença, pela participação, seja bem-vindo à palavra sua. 5 minutos.

[02:04:49] Helcias Bernardo de Pádua

Boa tarde a todos, eu sou Helcias Bernardo de Pádua, e eu moro no Itaim Bibi há 77 anos, completo 78 anos, agora dia 28 de fevereiro. E conheço muito Itaim, desde a época que na minha casa e no entorno alagava, quando chovia, entrava sapo, entrava rã, entrava cobra, e o colégio que a gente estudava chamava Amassa Sapo, porque pela manhã a gente tinha que passar pelo corredor cheio de sapos.

Bom, eu queria levantar uma questão muito importante no Itaim, a questão dos carros, da mobilidade, do estacionamento. Os estacionamentos que existem são áreas que estão sendo derrubadas, casas derrubadas, para formar estacionamentos provisórios, até que a licença da construção, esses espigões que estão sendo feitos... levantados, eu quero saber aonde que vai o saneamento, o xixi, o cocô dessas pessoas que vão morar lá, porque não existe, não foi feita nenhuma obra de saneamento para que houvesse todos esses empreendimentos imobiliários.

E eu moro há 77 anos no bairro, eu já vi muitas inundações e vão continuar, o Itaim Bibi é cortado por cinco córregos engarrafados eu falo, não canalizados, cinco córregos, desses cinco córregos, quatro vão passar por baixo da Faria Lima. Na Faria Lima nós teremos duas estações e eu gostaria de saber aonde que vai ficar estação, esquina da Tabapuã com a Faria Lima, e como é que vai ser essa estação, se a entrada ou saída vai ser pelas laterais, se vai ser uma entrada e saída só, se vai ser a interligação vai ser por passarela, aberta, fechada, como existe na

passarela da Cidade Jardim, que para mim é um exemplo, porque é fechada e corta o rio, né? Agora o canal de Pinheiros, fétido. E eu gostaria também de saber como é que vão ser feitas essas obras numa área em que a mobilidade é muito grande. Nós temos uma obra agora lá na Santo Amaro, na Avenida Santo Amaro, final da Brigadeiro, início da Avenida Santo Amaro, que para o trânsito. Eu e o colega meu, Claudio Cauduro, nós ficamos uma hora na Tabapuã para chegar aqui, pegar o ônibus Santa Cruz, e nós vamos ter duas estações serem construídas, como é que vão ser feitas? Ao mesmo tempo, segundo dizem, vai ter um tatuzão, aliás, dois ou três, e de certa forma, e pelo pouco tempo que nós tivemos, recebemos os cinco volumes do EIA, Estudo de Impacto Ambiental e o RIMA, Relatório de Impacto do Meio Ambiente, no começo do mês de janeiro, cinco volumes, grossos. EIA não é uma coisa de você ir folheando, é um trabalho técnico, eu sou biólogo, eu trabalhei na CETESB, eu fiz e revi vários EIA's, também, e RIMA, dizem que é um resumo, não é um resumo. O RIMA é uma forma de colocar popularmente a parte técnica que foi semi-explicada aqui... semi-explicada, porque o tempo que nós tivemos para fazer análise de cinco volumes do EIA e um volume, cento e poucas páginas do RIMA, foi menos de um mês, num local só, Biblioteca Municipal Pública Anne Frank, lá no Quarteirão da Cultura de Educação e da Saúde, e nada mais, e nada mais. A sociedade e amigos do bairro não recebeu, a Paróquia de Santa Teresa não recebeu, a Igreja Metodista não recebeu, a subprefeitura nós pedimos, não nos deram, e vocês querem que nós venhamos aqui para discutir um documento superimportante que é o EIA, e o outro também importante popular que é o RIMA em uma audiência não dá, infelizmente pessoal não dá. Eu com uma certa prática e com pouco tempo eu consegui folhear e fiz uma lista para mostrar para vocês, apresentei aí, bem popularmente, das dificuldades que nós poderemos ter, aonde que vai ser a estação Tabapuã? Onde que vai ser a Tabapuã da Jesuíno? Como é que vai ser feita? O estacionamento, como é que vai ser feito? E os carros? Um exemplo de Pinheiros. O Itaim-Bibi, Bibi, quer dizer "vai vem".

[Anselmo Guimarães]

Eu vou pedir para o senhor concluir, por favor.

[Helcias Bernardo de Pádua]

Bibi quer dizer "vai vem" e o bairro de Itaim, o distrito de Itaim está sofrendo um "vai vem" terrível também, são pessoas que vêm de toda parte de São Paulo, da cidade de São Paulo para trabalhar, são poucos os residentes e onde é que eles vão?

[02:11:29] Anselmo Guimarães

Ok. Gostaria de agradecer aqui a participação. O senhor Helcias Pádua, foi colega nosso de sistema ambiental, trabalhou por muito tempo lá na CETESB, inclusive a nossa equipe nos informou, obrigado pela participação.

Gostaria de chamar agora Alex Canuto, ele representa o Instituto Fiscaliza e com a fala dele nós encerramos essa... esse segmento da audiência pública de representantes de entidades que estão aqui falando pelas, pelas respectivas entidades e na sequência nós vamos passar a fala e as manifestações dos cidadãos e cidadãs.

Senhor Alex Canuto, por favor, a palavra sua são cinco minutos, obrigado.

[02:12:15] Alex Canuto

Obrigado. Queria cumprimentar os membros da mesa, os técnicos presentes.

Eu me inscrevi para falar pelo Instituto Fiscaliza que é o Instituto que fiscaliza políticas públicas, projetos de lei, só que eu também sou diretor jurídico da Associação de Moradores da Vila Nova Conceição, nosso presidente, o Marcos, não pode estar presente, então também quero fazer uma pontuação aqui pela Vila Nova Conceição, que é o seguinte: a estação que passa no bairro que é a Hélio Pelegrino, com todo respeito ao engenheiro, pulou a apresentação, passou direto da Jesuíno Arruda, para Moema, não mostrou a nossa aí, então fica difícil dizer. Eu fui buscar aqui na internet, no Intervalo o EIA/RIMA, tentar ver ali, dá pra ver um pouquinho, mas não muito, a gente fica sem saber, os impactos que nos preocupam muito na região de circulação de pedestres, está tendo uma obra na Santo Amaro de Requalificação do Corredor de Ônibus, a gente não conseguiu saber se aquela estação está conversando com o Corredor de Ônibus com a obra. Existe a previsão, a demanda, principalmente da região, de fazer um viaduto na Hélio Pelegrino com a Santo Amaro, possivelmente com o rebaixamento de uma das pistas, a gente não sabe se o trajeto metrô conversa com essa eventual obra no futuro, as vezes um

túnel de metrô pode dificultar o rebaixamento ou construção de um viaduto ali naquele cruzamento e sem um mapa ficou difícil saber.

E aí, como já várias pessoas falaram aqui, uma audiência talvez seja pouco, mas vários questionamentos estão sendo colocados, é preciso haver uma audiência que, no mínimo, mais uma devolutiva para que o Governo do Estado venha a dizer "olha, foram questionados os questionamentos esses e esses, as nossas respostas são essas e essas e essas, dá para atender essa demanda, essa outra não dá". Não é ficar por aí e as respostas são na internet: "Oh beleza! Ouvir as queixas, opiniões de vocês, e vou fazer o que eu quero depois". Precisa ter pelo menos, pelo menos mais uma audiência pública devolutiva para responder os questionamentos que foram colocados aqui, muitos deles, talvez alguns possam ser respondidos hoje, outros eu acredito que não. E agora fechando parêntese aqui da nova concessão desse ponto local ali que nos preocupa dessa estação, falando em termos genérico pelo Instituto Fiscalize, eu queria colocar o seguinte, um elogio e até uma demanda. Eu acho o seguinte, essa linha de metrô talvez seja a primeira, não sei se aconteceu outras, que há estações em miolos de bairro, a linha amarela tem a do pessoal de Pinheiros, da Fradique, fora isso é raro você ter uma estação em miolo de bairro, as estações são sempre nas avenidas. A avenida de alguns locais, por exemplo, talvez não fosse o melhor local de você ter uma estação, porque tudo dela pode, num local de passagem, não é um local de destino ou de origem das pessoas.

O objetivo do Metrô é fazer com que as pessoas deixem o carro em casa, nada melhor do que você ter próximo ao local de origem e destino das pessoas, seja onde mora, onde trabalha, onde frequenta, e não em locais de passagem.

A impressão que a gente tem, não só em São Paulo, no Brasil todo, é que o Metrô ele é pensado, não é para tirar o carro da rua, é para tirar o ônibus da rua e deixar mais espaço para o carro, é fazer com que o usuário do transporte público passe a usar o Metrô e sobre espaço para o carro, essa é a impressão que a gente tem. Se você pegar o exemplo de São Paulo, as quatro rodoviárias são totalmente conectadas com o Metrô, Jabaquara, Bresser, Tietê e Barra Funda, o Metrô para dentro da rodoviária, por que que no aeroporto de Guarulhos não pode parar dentro do saguão de embarque do terminal principal? Ele tem que parar 1 quilômetro, 2 quilômetros, ou seja, ele é pensado, parece que é para os funcionários do aeroporto que vão de ônibus para usarem o Metrô e não para o passageiro. Você consegue imaginar uma senhora arrastando mala, ela tem que descer, depois trocar de trem e

tal, parece que não é para o passageiro usar, porque não é chique. Aquele problema que teve em Higienópolis há uns dez anos atrás, do Metrô de Higienópolis, parece que isso norteia o planejamento do Metrô. Por exemplo, pegando Pinheiros agora, a Rebouças naquele trecho, é um local de passagem, ela era até há até pouco tempo atrás, horizontalizada dos dois lados, não podia verticalizar e adensar, hoje permitiu do lado de Pinheiros, do outro lado não, continuou sendo ainda um local primordialmente de passagem, é mais importante ter a estação ali na Fradique, que realmente na Rua dos Pinheiros, do que na Rebouças. A estação Rubem Berta, a Rubem Berta naquele trecho de intersecção com a Indianópolis, onde tem o Clube Sírio Libanês, é um trecho extremamente pouco adensado, ali é um local de passagem. O objetivo é conectar com os ônibus que passam na Rubem Berta, ou seja, está sendo pensado para quem já usa o transporte público, para o usuário de ônibus conectar com o Metrô mais facilmente, o que é legal é bom, só que não para o cidadão que mora no miolo de bairro, que trabalha no miolo de bairro. "Ah, eu tenho que caminhar todo dia 500 metros até o metrô, eu pego o meu carro".

No Brasil tem um outro problema que não tem no exterior, aliás você vai para a Europa, todos os aeroportos são conectados com o Metrô no saguão, no Brasil não temos isso, você tem realmente problema da catraca, no Brasil na nossa cultura não dá ainda para abolir uma catraca, em outros países você desce, um lance de escada já está na porta do metrô, aqui algumas estações, você leva 5 minutos da porta da estação até a plataforma do Metrô, você tem que descer 10 lance de escada, roleta, às vezes tem fila na catraca, para que na hora de você decidir se você deixa o carro em casa ou pega o Metrô, isso conta, peraí, 5 minutos para entrar, podendo pegar a fila na catraca, você vai na por exemplo... numa estação na Praça República, a fila sai da estação, né, tudo bem, não dá pra abolir a catraca no Brasil, culturalmente não dá, mas isso tem que ser pensado, o tempo que o cidadão entra... de entrada, cinco, dez minutos pra chegar ali, mais cinco, dez minutos pra sair, pro cidadão fazer a conta, deixa o carro em casa ou pega o Metrô, isso conta, isso conta, né, então eu acho que o Metrô tem que ser pensado, acho parabéns pela linha, tem algumas estações em miolo de bairro, em Pinheiros, no no Itaim não pega, ele vai para a Faria Lima, deve ter as razões, né, a gente não tem elementos aqui, técnicos para dizer isso, mas lá Moema ele já está na avenida tal em outros bairros, eu acho que isso fica como sugestão ser pensado para as próximas linhas

aqui para frente, inclusive essa, se é que ainda é possível alterar a traçado, mas pensar priorizar também estações em miolo de bairro, em bairro obviamente, que já estejam adensados como por exemplo, Itam, não falo aqui pelos moradores do Itam, mas lá dentro, na Joaquim Floriano ali é um bairro adensado, caberia uma estação, caberia, perfeitamente. Em outros locais da cidade também, eu acho que isso tem que ser pensado para estimular as pessoas a realmente deixar o carro em casa, não é com o plano diretor proibindo vaga em garagem, querendo resolver na porrada, na porrada não vai, “ah, vou dificultar a vaga do carro”, não vai resolver assim, o que vai resolver é melhorar o transporte público e deixar as estações próximas locais de origem de destino.

Isso é a mensagem que eu queria deixar para planejamento dessa e de outras linhas, obrigado.

[02:18:40] Anselmo Guimarães

Muito obrigado senhor Alex Canuto que fala aqui pelo Instituto Fiscaliza. Agora nós vamos convidar aqui os cidadãos e cidadãs que vão falar aqui, pessoas físicas para esse segmento são três minutos para fazer o uso da palavra.

Vamos começar a chamar então de acordo com o horário de inscrição, lembrando que desde as 10 horas da manhã está aberta as inscrições. A primeira inscrita para fazer a sua manifestação é Lara Esmilie Alves Feitosa, aqui do município de São Paulo, ela optou por fazer a sua manifestação por escrito. Então, nós vamos efetuar a leitura, ela escreve assim: "Olá, gostaria de ver e saber como será a estação Abraão de Moraes e se tem previsão de quais ruas serão desapropriadas, obrigado" Então essa foi Camila, aliás, perdão, Lara Esmilie Alves Feitosa. O próximo inscrito é Alberto Cândido, ele é do município de São Paulo, pessoa física e optou por fazer a manifestação de maneira oral aqui pela videoconferência, o senhor Alberto Cândido está conosco aqui na plataforma de videoconferência, ele está, então pedimos aqui que ele, por favor, se possível, abrir a câmera e também o microfone, o senhor Alberto Cândido, por favor.

Enquanto ele se prepara aqui, senhor Alberto Cândido, por favor.

[Ruído] [Pausa] [Ruído]

Senhor Alberto, só uma gentileza, acho que agora que acabou de passar o trem ou o Metrô se puder começar de novo, pode ser?

[02:20:53] Alberto Cândido

Tá bom, então é isso né, eu estou voltando aqui do trabalho, já começo fazendo a minha fala, com uma crítica em relação a essa questão dos horários das audiências públicas né, eu acho que pra uma audiência pública desse porte, dessa [inaudível], vai ser a linha 20 Rosa, né? Que vai cortar tantos bairros, né, da cidade de São Paulo e vai pela primeira vez ultrapassar o limite de São Paulo, eu acho que é uma falta de respeito com o cidadão, marcar uma audiência fora de um horário de trabalho, né [Inaudível] Então, também vou fazer também uma testemunha a quantidade, né, de audiências públicas que estão sendo previstas aí, pelo menos até onde a gente sabe no momento em São Paulo é apenas essa audiência pública, vai ter agora em Santo André, ou já teve, em São Bernardo. Então, se a gente considerar a população da cidade de São Paulo, né, essa linha né, que a gente pode fazer uma estimativa aí, vocês já devem ter feito o cálculo, que deve atingir aí pelo menos umas três milhões de pessoas, né, de três a cinco milhões de pessoas, no município de São Paulo, eu acho que é bastante insuficiente, né, apenas uma audiência pública, né, com esses cinquenta minutos a uma hora e meia de apresentação bem resumida aí do que pretende, né, pra essa linha, então, eu gostaria de solicitar, né, registrar que o meu requerimento é de que sejam realizadas outras audiências públicas, que elas sejam realizadas regionalmente, então que sejam uma forma em que agrupem algumas estações, realizem audiências destinadas à população diretamente afetada, por essas estações, por esses trechos de linhas.

Mais uma vez também, reiterar aqui a fala de alguns outros participantes, que assim, a divulgação, como já foi falado, o Metrô conta aí com milhões, né, para poder fazer tudo, só que para a audiência pública, o investimento é pífio, né, a população ela não fica sabendo e quando fica sabendo é assim, de última hora, para ler um relatório, o EAI/RIMA, a gente tem pouquíssimo tempo, né, então eu gostaria mesmo de deixar registrado, né, essa minha fala, eu sou morador ali da Barra Funda, né, da Vila Chalot, especificamente, onde a gente já está sendo bastante impactado pela construção da estação Santa Marina, da linha 6 Laranja, apesar de ser uma empresa que não é o Metrô que está realizando as obras ali, a gente já consegue compreender bastante. E o impacto é muito importante, tanto do nível dos pedestres quanto dos automóveis, enfim, a circulação diária das pessoas, ali é bastante impactada. Só para ter uma ideia, a gente está com um problema

bastante grave ali, que a vegetação da Praça Doutor Pedro Corazza, que provavelmente vai ser ali próximo dessa nova estação da linha rosa, que provavelmente será interligada, né. Tem uma supressão de vegetação significativa, né, a Lapa, a região da Lapa, a subprefeitura da Lapa, já é uma área que não conta com uma arborização que atende aí, né, padrões internacionais de área verde por habitante, e a gente fica preocupado também em relação a esses tipos de compensações que são previstos, né, pela CETESB, que são propostas aí pela empresa, pelo Metrô e pelas empresas que provavelmente vão realizar as obras, que há compensações, muitas das vezes elas não são feitas nem no próprio município. A gente ainda poderia ter uma ideia, pelo menos seria o ideal de ter um encontro no próprio bairro na região ali próxima, né, onde será a gente [inaudível], que muitas das vezes, essas compensações, elas são realizadas fora do município de São Paulo, e muitas das vezes, a gente ainda tem [inaudível], né? Então a gente gostaria mesmo... eu gostaria de deixar registrado aqui, né, a minha preocupação em relação ao empate com as áreas dos mesmos, e por fim...

[Anselmo Guimarães]

Eu vou pedir para você concluir.

[Alberto Cândido]

Eu vou concluir, obrigado.

Eu gostaria de concluir em relação à questão da previsão de um pátio enorme, gigantesco, de manobra na área da antiga fábrica de Santa Maria, que tem alguns edifícios ali considerados como patrimônios históricos em São Paulo, e a gente não consegue compreender né [Ruído]

[Anselmo Guimarães]

É senhor Alberto... senhor Alberto ficou prejudicada essa última essa última fala se puder repetir, brevemente, só pra ficar registrado

[Alberto Cândido]

[Ruído]

[Anselmo Guimarães]

Senhor Alberto, realmente a gente não consegue ouvir, se você quiser, pode até mandar aqui no chat do Teams que a gente lê aqui rapidamente, quando for possível.

[Alberto Cândido]

Se vocês puderem só me dar, 10, 15 minutos assim, eu só quero terminar minha fala

[Anselmo Guimarães]

Eu sinto muito, senhor Alberto eu vou pedir então, pode encaminhar para a gente aqui pelo chat e a gente lê aí esse complemento do Alberto, tudo bem?

[Alberto Cândido]

Eu só vou falar rapidamente 10 segundos. Em relação a essa questão dos pátios de manobras de Santa Marina, né, a gente se preocupa bastante, em relação à área mesmo, [inaudível] ao patrimônio que vai ser afetado, e como que vai se dar a [inaudível] dos edifícios tombados, e assim tem por qualquer adensamento em relação a uma área verde que a gente tem tanta falta aqui na região, é aí para essa região aí Perus.

[02:27:44] Anselmo Guimarães

Nós que agradecemos aí pelo esforço de participar, muito obrigado pela gentileza, depois a gente vai comentar sobre isso, acho que é uma questão aqui, já de mão, a questão do horário da audiência pública é de fato um grande desafio que a gente tem a coloca, isso nesses 40 anos de história do CONSEMA, desde 1986, são realizadas audiências públicas e de fato não existe um horário perfeito para a realização delas, a gente tem que, no histórico do CONSEMA, um horário que deu menos problema é justamente esse, se a gente faz no meio do expediente, muitas pessoas têm a questão de estar nos seus expedientes de trabalho e não podem participar de audiência pública, se a gente faz à noite, nós já tivemos problemas também de audiências impugnadas, porque o cidadão depois ele tinha que voltar muito tarde, às vezes estava em algum lugar é bastante complicado, então de fato o horário das 17 horas tem sido horário que historicamente a gente tem menos

problemas, depois de impugnação. Eu gostaria só de fazer aqui esse registro, obviamente a gente vê o esforço das pessoas em participarem, então só mesmo para ficar aqui registrado, esse nosso esforço aqui, que de fato a gente tenta compreender da melhor forma possível.

Dito isso, agradecemos então aqui a participação do nosso, do cidadão Alberto Cândido, a próxima manifestação do inscrito Guilherme Siqueira Moraes, Guilherme Siqueira Moraes, ele não está aqui conosco na videoconferência, vou convidar então a próxima, a próxima manifestação é de Everaldo Alves Ferreira, ele manda a manifestação por escrito, nós vamos fazer aqui a leitura: Meu nome é Everaldo e sou morador do bairro de Pinheiros. Gostaria de saber por que o traçado foi mudado nesse trecho entre as estações Girassol e Tabapuã e a integração com a linha amarela, em vez de ser na estação Faria Lima, passou a ser agora na estação Fradique Coutinho, sendo que na estação Faria Lima ela oferece mais ofertas de transportes e serviços para a população, além de estar bem no centro comercial do bairro, enquanto na estação Fradique Coutinho já é um pouco afastada de tudo" Então essa foi a manifestação de Everaldo Alves Ferreira.

O próximo inscrito é Thiago Barbosa Martins, o Thiago Barbosa ele estava conosco aqui na plataforma de videoconferência, ele não está aqui conosco nesse momento, fica aqui o registro, caso o tanto ele quanto também o Guilherme caso eles retornem ainda no horário da audiência pública, está garantido obviamente o uso da palavra deles.

É o senhor Paulo aqui do município de São Paulo ele colocou pela manifestação pela participação não está conosco aqui na videoconferência então a próxima manifestação é de Maria Luisa Borges Sorbello, ela é município de São Paulo e ela encaminha a seguinte manifestação, [Ruído] Tiago Barbosa, Tiago Barbosa. Então antes de eu ler a manifestação da pessoa, eu vou, então já abrir a palavra para o Tiago, são três minutos, por favor.

[02:31:31] Tiago Barbosa

Boa noite, sou daqui da área da Abrão de Moraes, Cursino e no relatório estava na semana passada, não deu pra ler tudo o relatório e conforme os amigos aí falou né, tem mais audiência pública, acho que as subprefeituras estão aí para ser usadas né, acho que se a gente tiver uma conexão aí com o subprefeito e pedir, eles vão ceder, e também eu gostaria de fazer uma sugestão, nessa estação de Abraão de

Moraes, não poderia colocar ali perto do Água Funda, perto do Zoológico, porque ali também atende o Zoológico e atende também o Centro Esportivo ali, paraolímpico e também tem ali também o Centro de Convenções ali na Imigrantes. Então vai atender muito e vai desafogar um pouquinho aquela área ali também, porque é uma área que é muito usada pelo município ali, porque tem o centro de exposição da Imigrantes, tem o zoológico, então acharia legal ali viável essa estação Abraão de Moraes virar zoológico, tanto que vai atender o zoológico, e vai atender o centro de exposição imigrantes ali também.

E conforme o pessoal estava falando também, eu tinha sugerido semana passada para ter mais, né, o pessoal divulgar mais a reunião. E eu não vi, eu passei em algumas comunidades que eu ando, etc., e eu não vi ninguém assim que estava sabendo dessa audiência pública. Eu vi alguns amigos aí que eu tenho, Simone que está aí também, é uma ativista legal, conheci ela do Conselho Participativo, a a gente também tem que, né? vocês aí do Metrô pessoal, do conselho, trazer mais a população aí para participar dessa reunião. Eu vi que você tinha falado que o horário viável era cinco horas, mas se a gente tiver uma população... porque eu fui do conselho participativo Ipiranga, o que a gente fazia? A gente deixava o munícipe bem atento da reunião, a reunião vai ser daqui a um mês ou daqui a quinze dias, tal horário, sete horas, sete e meia, e a população vem, porque eu acho que a população vai ser muito afetada.

Conforme teve uma participante falou do trânsito, queria saber como que vai ser ali para o lado da Cursino, Abrão de Moraes, o impacto do trânsito, que não teve esse estudo de impacto do trânsito nessa região. Estou vendo também o pessoal de outras áreas também estão falando desse impacto.

E também igual o Conselho Participativo, quando eu participei, a gente fazia audiências públicas para chamar a população. Vocês do Metrô fala que tem um canal, um canal para a gente conversar, só que eu acho que esse canal demora para conversar com a gente, quando tem um whatsapp, você chamar a liderança para participar da obra, colocar na licitação da obra que a obra tem que chamar trabalhadores ali da região ou também fazer conexões com instituições, né, contratar essas pessoas que estão dentro do bairro, porque essas pessoas vão saber do problema e elas vão solucionar e vão passar diretamente para o pessoal do Metrô. Na semana passada eu falei e aí vocês falaram que tem um grupo de estudo, mas eu vejo que tem muitas áreas que sofrem muito o transtorno, que até

chegar em vocês, aquele transtorno já piorou, e aí já saiu em matéria e tudo. Então ter um líder comunitário ou um estudo ali, né, mas com a população contratando, uma população ali do local, a estação Moema ou a estação Abrão de Moraes, ou a cursino, ter pessoas daquela região trabalhando dentro do projeto, porque essas pessoas vão passar nas comunidades, vão falar o que está acontecendo, elas vão saber a rua que está sendo fechada, o que vai ser melhor, o estudo da área. Eu já agradeço a minha participação e obrigado.

[02:35:36] Anselmo Guimarães

Muito obrigado Tiago Barbosa Martins, muito obrigado aqui pela participação de maneira remota, obrigado. Bom, com isso nós vamos voltar aqui as últimas manifestações aqui registradas online, então vamos fazer a leitura da manifestação por escrito de Maria Luisa Borges Sorbello, ela que escreveu assim: "Sobre as desapropriações entre Fradique Coutinho e Teodoro Sampaio, onde posto de ventilação também precisa de desapropriação? Onde serão as desapropriações entre estação Moema e Hélio Pelegrino? Justifico, tem imóvel na Avenida Lavandisca e Virgílio Carvalho Pinto. Já fui desapropriada para a linha da Avenida Ibirapuera, valor muito abaixo do mercado, imóvel alugado, renda do meu pai que veio a falecer na véspera de entregar o imóvel. Hoje o local é estacionamento pago, lei absurda, não acham? obrigado pelas respostas". Essa então foi a manifestação de Maria Luisa Borges Sorbello, agora gostaria de convidar para o uso da palavra, Rubens Kuhl, ele escreve assim: "A longa distância entre as estações Fradique Coutinho e Tabapuã não violaria a legislação de acessibilidade ao fazer com que pessoas de mobilidade reduzida tenham que percorrer longas distâncias para acessar a linha?" Então isso foi a fala de Rubens e na sequência Jean Carlos de Souza Freitas, o Jean Carlos ele assim escreve: "Um: a alternativa B1 do traçado da linha 20 realoca duas estações do traçado R na região da Avenida Faria Lima, Faria Lima 1 e Rebouças 1 para a região de Teodoro Sampaio e Fradique Coutinho. Segundo o EIA, a demanda do trecho R tem maior demanda. Quais as vantagens na alteração do traçado R para o B1? Dois: os estudos de demanda levam em consideração todas as integrações futuras? observa-se no estudo a ausência das linhas 19 Celeste, Trecho Anhangabaú x Campo Belo e linha 22 Marron, Sumaré x Cotia. Os cálculos demandas poderão ser

atualizados? As estações podem sofrer redimensionamento diante das alterações significativas verificadas em novos estudos? Três: originalmente a integração entre as linhas 20 e 19 se daria na estação JK, conforme introdução do EIA. A mudança da integração para a estação Tabapuã poderá alterar as projeções de traçado para a linha 19 Celeste em sua fase 2, Anhangabaú, Campo Belo? Outras linhas em projeto foram alteradas para permitir melhor a integração com a linha 20 Rosa ? Quatro: projetos antigos mostravam a linha 20 Rosa com terminal até Alfonsina, a extensão do Trecho Sul até Santo André, foi motivada pela mudança de modal da linha 18 bronze mon trilho para BRT de forma a melhor atender a população? A demanda da estação foi afetada negativamente diante da mudança do modal existente?" Essas foram as perguntas de Jean Carlos de Souza Freire, ele que é do município de Guarulhos, pessoa física.

Agora nós vamos passar aqui a convidar os... Aqueles que estão aqui presencialmente, que se inscreveram lá na recepção, nós temos aqui os inscritos, as pessoas físicas. Então, gostaria de convidar agora pela ordem Edna Momoko Kobori, tá aqui conosco, e na sequência, Helena Magozo. Senhora Edna, seja bem-vinda.

[Edna Momoko Kobori]

Bem rapidinho.

[Anselmo Guimarães]

Fique à vontade, a senhora tem três minutos.

[02:39:50] Edna Momoko Kobori

A estação saúde, a próxima é em Indianópolis, né? E ele atravessa um vale, e eu pensei que fosse passar por cima, né, como na Conceição, mas pelo jeito, vai ser tudo por baixo mesmo, 40 metros de profundidade, então foi uma surpresa, porque eu achava que fazendo por cima ia sair mais barato, só isso. Com relação à audiência pública, na verdade, deveria ter uma audiência antes de definir as estações, né? Assim, ter umas estações, ouvir a população, ver as necessidades, aí depois contrata esse mega estudo, que realmente é um mega estudo, mas assim, a população deveria ter sido ouvido, assim, uns 5 anos antes, pra gente saber.

Agora, apesar da audiência ser sobre impacto, eu moro na rua da estação, saúde, e o pessoal tá muito impactado com essa notícia da desapropriação, então o pessoal gostaria de saber qual é o prazo, quando mais ou menos será feito essas notificações e qual é o prazo para a pessoa deixar o imóvel? Porque o pessoal está desesperado, são pessoas que têm imóvel único e moram nela. É isso.

[02:41:17:] Anselmo Guimarães

Muito obrigado, senhora Edna Momoko Kobori, obrigado pela participação. Agora, convidamos Helena Magozo para a participação, na sequência, Paulo Roberto Uehara.

[02:41:29] Helena Magozo

Boa tarde a todos, a todas boa noite né? Nós tivemos uma primeira audiência na Lapa, assim que foi notificada pela imprensa, né, a linha rosa, houve uma mobilização muito grande da comunidade, no sentido de saber o que seria e os impactos e nós tivemos uma audiência bastante, com bastante participação e o que a gente teve de lição? Aquela audiência serviu para as pessoas, daí se mobilizarem mais para a ler o EIA/RIMA e hoje terem trazido questões de nível maior de profundidade e de algumas questões que estão preocupando. Eu sou do Conselho Regional de Meio Ambiente, Desenvolvimento Sustentável e Cultura de Paz, eu resolvi vir aqui, não no Conselho, para divulgar o Conselho e dizer que todas as subprefeituras de São Paulo contam com este Conselho Regional, que a gente tenta representar a população dessas regiões. E tem questões muito importantes que foram colocadas e que permanecem depois da audiência da Lapa.

Uma das questões é essa integração, entre as questões, por exemplo, de drenagem, as questões do Poder Municipal, a gente tem grupos que, estão trabalhando na questão de drenagem sustentável, por exemplo, da bacia do Tiburtino, das outras bacias, até a do Curtume, que abrange uma região de muito, muito alagamento que motiva todo o projeto de drenagem da Tiburtino, que é na área do mercado municipal, e o que a SIURB nos informa, com quem a gente tem contato mais direto, é que o Metrô é que planejara a reurbanização da área do mercado que a gente acha que é importante que seja integrada com o restante do projeto de drenagem sustentável. E uma questão super importante que foi o que mobilizou a primeira preocupação, foi o uso das praças pelo Metrô e o receio de que

nós pudéssemos perder áreas verdes, porque nós estamos no momento de mudanças climáticas em que as questões do verde são muito importantes.

A Lapa está com uma relação muito negativa entre o que perde de árvore ou que replanta de árvore por conta já dos empreendimentos e de outras questões locais. Então, para a gente é muito importante a ampliação das áreas verdes, a questão das árvores isoladas é uma questão muito importante de que a compensação se dê no próprio território da Lapa, essa é uma questão que a gente tem em relação mesmo à linha da Acciona, a linha... que as compensações são muito longe do local a onde a gente perde as árvores e além de tudo esse diálogo mesmo com a comunidade, com outras audiências na questão do que a gente pode preservar de área verde e o que é essencial para essa supressão e para essa compensação e a onde ela possa se dar. É isso, obrigada gente.

[02:44:50] Anselmo Guimarães

Muito obrigado, senhora Helena pela participação. Convido agora Paulo Roberto Uehara, para fazer uso da palavra, na sequência nós vamos chamar João Henrique Castro Conceição.

[02:45:07] Paulo Roberto Uehara

Boa tarde, obrigado, pelo convite, obrigado pela oportunidade de se colocar aqui na audiência. Uma coisa que fica clara aqui, que nós estamos... são mundos diferente, uma coisa é o Estado, outra coisa é o município, só que as coisas acontecem ao mesmo tempo. A gente vê que o Metrô decide a colocação onde vão ficar as estações com uma distância de 1.500 metros, 1.400 metros entre uma estação e outra, e existe uma licitação de linhas de ônibus e a gente vê que as coisas não se conversam, é importante que se converse, e isso nos remete a uma outra questão, a necessidade das audiências públicas serem feitas junto com a subprefeitura, é importante que a prefeitura, a linha do Metrô está sendo feita na cidade de São Paulo, e a gente não vê a prefeitura aqui, e acho que é importante ter mais audiências públicas e que tem o diálogo entre a prefeitura e... o CET, a gente não vê, a gente não vê a Secretaria Municipal de Transportes. Então acho que é importante que nós tenhamos mais audiências públicas, a gente não viu a Hélio Pellegrino, eu sou da Vila Nova Conceição, não vimos a estação Hélio Pellegrino, nós gostaríamos de ver a estação Hélio Pellegrino e ver como é que fica o acesso

das pessoas para essa estação, e aquele cruzamento da Santo Amaro com a Hélio Pellegrino, ele é um local complicado para o pedestre circular. E como é que está sendo pensado isso, o acesso dos pedestres para essa estação? Então essa é a colocação nossa, a necessidade de mais audiências públicas e que sejam feitas junto com a subprefeitura e que a gente entenda como as linhas de ônibus vão conversar com as estações do metrô.

É isso, muito obrigado.

[02:47:01] Anselmo Guimarães

Muito obrigado, senhor Paulo Roberto Uehara, obrigado pela participação. Agora convidamos João Henrique Castro Conceição para fazer o uso da palavra. E na sequência, Senhor Nelson Luís da Silva. João Henrique, seja bem-vindo. Obrigado.

[02:47:19] João Henrique Castro

Obrigado. Desculpa, estou nervoso, eu vou falar um pouquinho devagar que tenho um problema de dicção. Voltando ao assunto inicial, que é os impactos ambientais, eu não consegui entender direito se foi feita... Se na realocação dos impactos, não é, do fluxo... do fluxo de água, das margens, dos córregos, como foi mostrado, se vai haver uma apuração após a implementação das obras, por exemplo, com cinco, com dez anos, porque normalmente quando é feita uma requalificação, com o tempo, por exemplo, essas obras, elas vão se desgastando com o tempo, e acaba ficando por isso mesmo, e eu queria saber se vai haver algum tipo de fiscalização junto aos órgãos competentes.

E fora isso, eu também queria fazer um adendo, já mudando um pouco o assunto, é normalmente os processos participativos, como esse, já falando como arquiteto, que eu sou arquiteto de formação, eles costumam sofrer alguns empecilhos, esse processo participativo, como hoje, eu não sei no que vai culminar, mas por exemplo, essa não é a primeira audiência pública e não é a última. Não foi divulgado ontem, foi divulgado a mais de um mês e eu não sei no que vai culminar e não quero que isso seja um momento de, um momento de apenas reclamação, eu quero que seja um momento de, de pactuação, de proposição, porque isso é uma democracia e eu

queria que também, esse fosse um momento que todos nós pudéssemos propor, um projeto, sabe? Um projeto para São Paulo, não apenas um momento para nós podermos, não apenas um momento para que a gente aparecer, sabe? Não estou dizendo que alguém aqui esteja fazendo isso, mas que a gente pudesse propor algo, não apenas reclamar, sabe? Era só isso, obrigado.

[02:50:10] Anselmo Guimarães

Muito obrigado pela participação, esse foi o João Henrique Castro Conceição, muito obrigado.

Queria convidar agora para fazer o uso da palavra, senhor Nelson Luiz da Silva, obrigado. Na sequência nós vamos, então o senhor Nelson vai encerrar esse segmento dos cidadãos e na sequência nós vamos chamar os membros dos conselhos, que é a primeira será Jupira Cauhy.

Então Senhor Nelson, por favor, a palavra é sua, são três minutos, obrigado.

[02:50:42] Nelson Luiz da Silva

Olá a todos. Eu acho que havendo essa nova linha, as obras, o Metrô em si, não poderia perder essa oportunidade, que tanto se tem equipamentos, envolve engenharia, para se tentar fazer com que a linha consiga mobilizar com mais rapidez, abrir e fechar portas, ter mais trens, diminuir intervalos através de equipamentos e eu acho que tem uma maneira também interessante de conseguir diminuir o intervalo entre trens, ofertando facilidade no embarque e desembarque. Não é uma novidade, na Sé que é muito antiga, existe lá o embarque para um lado, desembarque para o outro, e acho que nessa nova linha teria que ser dessa forma, se não poderem toda a extensão, em todas as estações, pelo menos naquelas que têm integração, que têm um fluxo maior de pessoas e nas demais que for menos, porque eu sei que o custo é grande, mas eu acho que na hora da construção se desenvolve, se usa mais capital, mais ao longo do tempo, que é uma obra para sempre e ganha-se muito tempo e ficam bolando esquema para poder diminuir o intervalo, por colocar mais trens naquela determinada linha, e você vai em estações aí, eu mesmo vim de uma agora, e você fica esperando todo mundo sair para depois todo mundo entrar. Esses segundos eles são preciosos, se você contar isso ao longo do dia, isso é grande, é grande. E um outro detalhe, por último, a perda que se está tendo no traçar dessa linha é

algo que nós temos um exemplo com Garulhos, o trem chegou até um lugar, não foi até o aeroporto. Então nós temos aí entre Moema e Moema e Saúde, temos duas estações, Rubem Berta e Indianópolis, eu acho que se perde muito em não trazer, modificar esse traçado e não trazer essa linha rosa até Congonhas, eu acho que se perde muito, então acho que dá para suprimir talvez Rubem Berta, trazer de Moema até o aeroporto e uma volta em Indianópolis e segue o traçado que já existe. Eu acho que se pede muito de não trazer essa linha até o aeroporto de Congonhas, sendo que a região que passa é região de um poder aquisitivo interessante, de pessoas ali utilizam muito o aeroporto de Congonhas. Eu acho que se pede muito com isso, ok? É só isso, obrigado.

[02:53:34] Anselmo Guimarães

Muito obrigado, senhor Nelson Luiz, pelo uso da palavra. E agora nós vamos passar para o momento reservado para os representantes de conselhos. Então, agora representando aqui o conselho regional do meio ambiente, o CADES da Lapa, gostaria de convidar a Jupira Cauhy. E na sequência nós teremos a manifestação de Laurita Ricardo de Sales.

Sra. Jupira, seja bem-vindo, peço novamente...

[02:54:02] Jupira Cauhy

Você só me deixou duas horas e meia congelando aqui, porque você disse que você ia esquentar esse negócio e não esquentou.

[02:54:06] Anselmo Guimarães

Inclusive, deixei eu registrar aqui, nós somos informados pelo pessoal do apoio, que é um ar-condicionado para o prédio inteiro. É isso que me informaram e que não poderia desligar, porque vai desligar a dois outros andares, foi isso que nos informaram, então fica aqui o nosso pedido de desculpas a todos e a todas. Jupira, mas de qualquer forma nós agradecemos pela presença. São cinco minutos para esse segmento, por favor.

[02:54:33] Jupira Cauhy

Boa noite. Eu sou do Conselho Regional de Meio Ambiente, Desenvolvimento Sustentável e Cultura de Paz, CADES Lapa, tem vários outros colegas aqui de

CADES da cidade, a cidade de São Paulo são 32 subprefeituras, tem 32 CADES regionais.

Também sou representante da Sociedade Civil no grupo de gestão da Operação Urbana Consorciada Água Branca. E quero falar aqui, primeiro, parabenizar a todos e todas que antes de mim disseram coisas importantíssimas, quero reiterar o que todo mundo disse, especialmente Lucila, que fez um questionamento em relação à prioridade dessa linha em detrimento de outras linhas que a gente considera que poderiam ser mais prioritárias, porque vão pegar bairros que necessitam mais de uma linha de Metrô. Quero deixar requisitado a vocês, ao Metrô e ao SEMIL, não sei quem que organiza isso, pelo menos uma audiência pública, no mínimo uma audiência pública por cada uma das cinco subprefeituras que terão estações, porque aí eu quero dar como exemplo e agradecer o Epaminondas que esteve conosco numa reunião do CADES Lapa no dia 17 de janeiro foi quando nós soubemos desse projeto.

Numa reunião do CADES, que é uma reunião mensal, tinha cerca de 100 pessoas que foram todas mobilizadas com muita preocupação em relação às desapropriações, foi lá que nós conhecemos conhecemos esse... apresentação desse pré-projeto mas só para dizer que uma reunião numa subprefeitura já juntou muita gente, então só demonstra a necessidade que a gente tenha no mínimo uma audiência pública por subprefeitura de cada uma dessa, conjunto de estações que estão sendo... que estão sendo projetadas aí. E eu quero falar então agora também reiterando ao que me falaram aqui antes de mim, é esse projeto ele está na cidade de São Paulo assim como está nas outras duas cidades. A cidade de São Paulo tem outros planos, tem outros projetos e que vão coincidir inclusive nos mesmos territórios, então reitero o que já me disseram, o que já disseram aqui, precisávamos ter aqui CETURB, São Paulo Obras, São Paulo Urbanismo, tinha que ter aqui os subprefeitos e as subprefeitas, porque vai coincidir com projetos e aí eu vou dar como exemplo no caso aqui da estação inicial Santa Marina. E aí queria falar com a CETESB, quero deixar aqui de público o meu protesto em relação que aconteceu hoje lá, o que aconteceu ano passado que foi uma praça dizimada, a Praça Pedro Corazza foi dizimada para a construção de uma passarela que vai dar acesso à linha Santa Marina do Metrô da linha laranja, que a Acciona... Acciona, que está fazendo a construção, e quando começaram a matar as árvores, nós chamamos o Ministério Público esteve conosco lá um promotor, conversou com o representante

da Acciona, que diz que havia uma autorização da CETESB. Essa autorização da CETESB estava, ou ainda está, na época estava, restrita a acesso público, até hoje eu não tive acesso a essa autorização. E a gente sabe, pelo relato que depois foi feito ao Ministério Público, que é uma autorização geral, genérica, e não dialoga com os planos municipais, para você fazer qualquer manejo arbóreo na cidade de São Paulo, quem faz é a subprefeitura, isso é legislação municipal. Então a Acciona foi lá, matou uma praça, gente... matou uma praça, o que restou das árvores foi morta agora, a gente está aqui acompanhando, desde ontem foi tapumado, dessa vez foi muito rápido mesmo, não deram nem tempo, tapumaram e já cortaram. Então o que eu estou dizendo aqui? A gente tem planos na cidade de São Paulo que precisam ser dialogados, então assim, não é porque a CETESB, a CETESB é um órgão estadual que não faz ideia do que a gente está falando aqui, deu uma autorização genérica para uma linha na cidade de São Paulo inteira que a gente vai aceitar, que uma praça super importante num distrito, que o sou vizinha do Alberto, que falou ali, que ele estava numa estação de trem, o distrito Barra Funda é o distrito com menor índice de áreas verdes da subprefeitura Lapa, é um distrito de lençol freático aflorado, é um território alagável e inundável e é lá que já está sendo construída a estação Santa Marina, a estação Água Branca da Linha Laranja e é no mesmo local que vai construir além de uma estação de linha rosa, o pátio de trens gigante, onde é hoje o terreno da **Sangobã**. Aí eu vou falar de uma outra lei da Prefeitura. Esse lugar é perímetro da Operação Urbana Consorciada Água Branca, então não sei se tem alguém aqui da SIURB, da São Paulo Obras, seria importante que tivesse.

É o... a Avenida Santa Marina, de um lado, é perímetro, do outro lado da calçada, é o perímetro expandido, a estação Água Branca e a estação Santa Marina estão bem nessa divisa e essa nova estação da linha rosa vai ficar no perímetro expandido e o Pátio, que é no terreno da **Sangobã**, que é um bairro praticamente de tão grande que é, é... já fica nesse extremo da divisa do perímetro expandido.

Esse território da água branca, e por isso existe essa lei, é um território que precisa de urbanização, precisa de incentivo imobiliário, precisa de supermercado, precisa de escola, precisa de hospital e precisa de posto de saúde, então essa área, quando a Santa Marina começou a sair da cidade de São Paulo, virou um grande terreno e é uma grande expectativa, o que vai ser feito lá.

Havia, inclusive, um estudo na São Paulo Urbanismo, que ali fosse a cidade do cinema, né? Uma parceria com o governo da França, onde teria universidades, onde teria estúdios, então ficou todo mundo encantadíssimo com essa proposta, ou vai ter supermercado, vai ter hospital, o que vai ter lá? Vai ter um pátio de estacionamento de trens.

Aí eu pergunto, o governo do estado dialogou com a Prefeitura de São Paulo, sabe que ali é território da Operação Urbana Consorciada Água Branca? Sabe quais são os projetos que estão previstos para ali? Nas nossas audiências públicas, e aí eu quero dar como exemplo que nós tivemos dezenas de audiências públicas para formular essa lei, tudo que está nesta lei, com certeza a população ali participou. É uma lei que faz dez anos, fez 10 anos agora esse mês. Então eu não estou perguntando, porque eu já pressuponho que não houve esse diálogo, que eu sou do grupo de gestão, conversei com os meus representantes da São Paulo obras da SIURB, aliás fui eu que contei, a partir da tua apresentação, o seu PDF, eu distribuí para muita gente, o seu PDF está rodando a cidade de São Paulo. Por conta disso, já vou concluir.

Então, meu pedido, muito objetivo e repetido que as outras pessoas já disseram. É importante ter a prefeitura de São Paulo, vocês precisam dialogar, vocês precisam dialogar com os conselhos constituídos na cidade de São Paulo, tem CADES, tem Conselho Participativo, tem grupos específicos de Operação Urbana, precisa dialogar com esses conselhos e principalmente precisa dialogar com os planos municipais.

As áreas verdes, elas não podem ser tratadas como espaços vazios para eu construir uma passarela porque eu não quero tirar ali um asfalto, porque é isso que está acontecendo hoje na linha laranja. Então a gente não quer isso, a gente não quer que as árvores sejam mortas, por falta... porque não quer fazer uma outra coisa que poderia ser mais cara. Então, eu quero deixar mais uma vez o meu protesto com a CETESB.

O que está acontecendo hoje lá na Água Branca é um crime, e a gente assim, nós não estamos sendo respeitados, porque a gente está desde o ano passado pedindo para que aquilo não acontecesse e terminou de acontecer hoje à tarde, obrigado.

[03:03:10] Anselmo Guimarães

Muito obrigado, a Jupira Cauhy, ela que é do CADES Lapa, obrigado pela participação, senhora Jupita

Gostaria então agora de convidar a Laurita Ricardo de Sales, ela do Conselho Participativo Municipal de Pinheiros. E na sequência nós vamos ter a fala de Veronica Bilyk.

[03:03:31] Laurita Ricardo de Sales

Boa tarde, estão me ouvindo, eu sou do Conselho Participativo de Pinheiros e também faço parte do movimento Pró-Pinheiros. Eu vou fazer muitas questões, vai ser um elenco de várias coisas picadinhas.

A primeira questão, repetindo uma questão que já fizeram é porque essa audiência e outros que deveriam ser feitas não são feitas antes da decisão de onde vai ser a linha. E a minha pergunta é a mesma que já fizeram, por que não vai pela Faria Lima na região de Pinheiros? E está exatamente passando embaixo do Jardim Europa, eu não entendo por que isso, numa **XXXXX**, passará embaixo da minha Vila, que é o Quadrilátero do Sol, uma região que é um local que está sendo em processo de tombamento, onde temos o córrego... da A bacia do Rio Verde e embaixo da minha casa, a um metro e meio, eu sei porque quando eu fiz a construção eu fiz a três metros de em frente a um metro e meio, nós temos água, água, água, literalmente água, porque tem lençol freático, eu não entendo essa opção, por que, por que vai ser bom para o setor imobiliário? Vamos ter muitos novos prédios ao lado? Por que não faz onde estava a Faria Lima? Eu não entendo essa opção.

Continuando então nós temos então na região de Pinheiros muitas áreas que estão em processo de tombamento, muitas filas e que além do Metrô e essas áreas que todas que foram citadas, o Metrô determina necessariamente que, infelizmente agora por acho que são 700 metros e 400 metros ao redor do metrô, nós temos **"zeu"**, esse impacto não foi abordado.

Outra coisa então que eu gostaria de saber, acho que devemos ter mais sim audiências, por subprefeitura e horário talvez esse, ou não sei, e também no fim de semana. Outra questão, não sei, quando acabar meu tempo... Então, outra questão que eu gostaria de falar é que, como conselheira participativa, eu fiz uma solicitação e que foi acatada com relação à falta de acessibilidade, justamente ali na parte da

Teodoro, onde vocês anunciaram que vão, não só na Teodoro com, como é que chama lá? Com a Virgílio de Carvalho Pinto, mas também em outras três, que não tem acessibilidade nenhuma. E aí eles falaram que iam estudar foi aceito, então acho muito importante o tal do elevador mas que se vincule ao projeto da prefeitura porque não tem acessibilidade nenhuma naquele local. Também nos perguntamos porque as duas estações elas são no meio do quarteirão, a lá da virgílio ela tá no meio do quarto... uma to no... parece que tá no meio do quarteirão, não entendi muito bem aquilo.

E, por fim, eu também, outra questão que eu tenho aqui, sendo a estação Rebouças e depois a Theodora na Virgílio, ela vai passar embaixo da minha Vila, onde tem água, eu quero saber o tal do túnel, a quantos metros tá embaixo? Eu sei, vocês falaram da estação, mas eu não sei o túnel. Eu morro de medo que tem água embaixo, porque eu sei que tem, que possa cair tudo, como é que vocês vão garantir a segurança? Porque tem água, eu sei que tem, porque quando eu fiz obra da minha casa, no meu é 3 metros da casa da frente, que fez obra também é 1,5 metros, água mesmo, água, parece um rio, eu quero saber. Fora isso, nós temos o córrego do Rio Verde, que dizer, a bacia do Rio Verde, naquela região, inclusive eu sei, estou relatando por que nos mapas não tem, que na Virgílio de Carvalho Pinto nós temos um braço que não está no mapa, eu tenho mapa da bacia do Rio Verde, o que foi, como é que descanalizar, mas eu falei com o engenheiro que fez essa obra, e lá na Virgílio tem um braço canalizado do Rio Verde. Então não entendo a opção de fazer tudo embaixo do meio da água com um monte de bacia.

Então, deixa eu ver, a outra questão que temos, eu vou ler aqui, também, com relação à questão da arborização que vocês falam, que vão fazer compensação, eu quero saber como é feita essa compensação, é importante que seja no território, agora nós vimos no plano diretor, acontecer isso direto, o que vem um monte de prédio, eles fazem o seguinte, pega uma árvore lá de 30 anos, uma copa maravilhosa, planta, não sei aonde, uma coisa desse tamanho. Então eu quero saber como é que vai ser monitorado essas árvores que sejam realmente no território e que tamanho elas são, uma árvore de 30 metros e uma assim, assim, né? Não compensa muito bem.

Não sei se ainda tenho tempo, vou continuar.

[Anselmo Guimarães]

Se puder só... já deu tempo já, mas pode concluir, se puder ser bem...

[Laurita Ricardo de Sales]

Então, como elas cuidam da, como vocês cuidam da arborização dos requisitos ambientais no entorno das estações e também, quando é que a gente vai poder opinar mais concretamente sobre os projetos nas estações? Obrigado

[03:09:04] Anselmo Guimarães

Muito obrigado, senhora Laurita Sales, do Conselho Participativo Municipal de Pinheiros, obrigado pela participação. Convidamos agora para fazer o uso da palavra Veronica Bilyk, do Conselho Participativo Municipal de Pinheiros. Ela teve que ir embora, só para registrar o nome, é correto mesmo, né, Veronica Bilyk, obrigado.

Próximo é Luiz Flávio... Não, perdão, é Marcos Augusto Ferreira Marques, Conselho Municipal Participativo da Vila Mariana, e na sequência, é Luiz Flávio Lima.

Depois da fala do Luiz Flávio Lima, nós passaremos ao bloco de respostas e comentários. Vamos lá? Senhor Marcos Augusto, seja bem-vindo, a palavra é sua.

[03:10:00] Marcos Augusto Ferreira Marques

Boa noite, obrigado. Eu acho que já é um consenso nosso que a gente tem que fazer mais audiência pública, talvez se a gente for fazer uma votação aqui para mostrar para vocês que a gente tem que fazer audiência pública, eu posso pedir para o plenário levantar a mão. Faça favor, quem é a favor de mais audiência pública? Você quer contar os votos? Então isso é um consenso, eu não vou me estender nisso, mas é uma coisa que eu consensuei também com os outros conselheiros participativos da Vila Mariana que estão aqui, que acho que isso é uma coisa que ele tem que frisar, porque não dá, e até reiterando, porque essa audiência, depois que já está definindo os lugares, porque essa audiência não foi antes, enfim.

Uma coisa que eu lembrei aqui, quero inserir no meio da fala aqui, é da questão da mobilidade e da questão da ciclovia, que foi um... uma virada que a cidade teve na mobilidade quando começou a ver a ciclovia como uma alternativa também. Eu não preciso falar isso, mas vamos deixar registrado, filmado, que essa linha vai passar

justamente onde tem uma ciclovia, que é a mais usada da cidade de São Paulo, que tem pesquisas aí já mostraram que é a da Faria Lima, onde tem o maior número de usuários. Então quando quando pensar em fazer estação de metrô, tem que pensar também em fazer bicicletário, que inclusive nós temos uma experiência aqui no bairro da Vila Mariana, pouco usada, porque a ciclovia daqui da estação que tem aqui na Vila Mariana também é uma ciclovia pouca usada, mas não é o caso lá de Faria Lima, de Hélio Pelegrino, que é a ciclovia mais usada.

Então, eu também não quero tomar nem, nem preciso dos cinco minutos, quero reiterar tudo o que foi falado aqui, de manejo de árvore, compensação ambiental. A gente quer de escola, né? Porque agora eu vou falar uma outra parte, eu vou falar enquanto sociedade civil, eu sou conselheiro, mas também sou professor de uma escola e vou falar da minha escola. A minha escola é... é uma escola do lado de onde vai ser construído uma estação de Metrô que chama essa Padre Arlindo Vieira. É uma praça enorme, é um conceito de que a Prefeitura usava nos anos 40 e 50 que se restringia uma parte do loteamento para ter uma escola, uma creche, um posto de saúde e uma SEI. Então é um complexo municipal lá onde tem essa escola e tem uma área enorme anexa a escola que é uma área que a gente está pleiteando se tornar um parque. Por isso que eu, enquanto sociedade civil, represento também o movimento parque dos sonhos, com proposta de lei já na Câmara Municipal tramitando pelos alunos da escola que propuseram isso lá na Câmara Municipal e a gente sabe pelo que a gente olhou nisso aqui, em alguns mapas alguma coisa que a gente teve acesso no passado que é no outro quadrante assim do lado da praça que não é no parque, então também avisar que o parque lá a praça já está em tramitação pra ser um parque, um parque, né? A gente busca isso.

E a gente que é de escola, quando vai reformar a escola, todos nós professores, diretoria e tal, a gente começa a coçar a cabeça, porque quando vem a reforma para a escola, é mais ou menos assim, eles vão reformar, mas como vai ser a reforma? Aí vem o memorial descritivo, no fim a gente vê que às vezes a reforma é para fazer o que a construtora quer fazer, não o que a escola realmente precisa, não o que a educação, o que as cria.. o qual o tipo de sala de aula diz que a gente precisa, o tipo de porta, de passagem e tal, às vezes é porque se adapta, então eu vejo construtora assim com essa ideia de ser construtora, mas a ideia da gente é outra. A gente quer uma coisa que respeite, que respeite o nosso parque lá, que é uma praça enorme, que quem construiu, quem plantou as árvores, foram os alunos,

foram os munícipes do entorno lá, não é uma floresta atlântica, não é uma mata atlântica, mas é uma área que tem inúmeras espécies, é uma área grande e então a gente frisa isso.

No Ipiranga, nós temos aqui, o nosso prefeito aqui também está reiterando que há necessidade de ter uma conversa no Ipiranga, nós temos inúmeras universidades, nós temos o complexo universitário lá da UNIP, que é enorme e é na região lá, vai ter... precisa ter inserção a essas universidades. Nós temos a Universidade Federal do ABC, nós temos a Universidade de São Bernardo, as universidades precisam estar nessa discussão também, aliás eu acho que eles têm um pouco a acrescentar, né? O mundo acadêmico deve ter interlocução com a gente.

Temos hospitais, então lá no Ipiranga, a gente quer colocar a disposição para receber também a audiência, o CONSEMA, a construtora também, para nos ouvir, para a gente também poder dialogar, tem inúmeros espaços no Ipiranga, nós temos ótimos auditórios mais acessíveis com horários melhores que o ar condicionado funciona na temperatura que a gente quer, lá no Ipiranga a gente tem. Então, vocês estejam a disposição para ir no Ipiranga e trazer também a equipe de vocês, nós vamos ouvir com atenção, esperar e a gente agradece, tá? Muito obrigado.

[03:16:10] Anselmo Guimarães

Muito obrigado, Sr. Marcos Augusto Ferreira Marques.

E para encerrar agora, então, as falas do nosso plenário, gostaria de chamar o derradeiro inscrito, aqui Luiz Flávio Lima, aqui na minha relação tá conselheiro participativo municipal não fala exatamente qual que é então a gente pede pra você identificar, por favor Luiz Flávio a palavra sua obrigado.

[03:16:37] Luiz Flávio Lima

Obrigado eu faço parte do conselho participativo da Lapa, mas a gente lá não teve tempo para discutir o projeto então eu vou falar aqui como um cidadão tá bom? Até porque... então reiterando eu acho que é importante que tenha mesmo mais audiências públicas, a questão do horário da audiência, você pode diversificar as audiências e fazer muitas audiências, uma no período da tarde, outra da noite ou outra de sábado, acho que isso não é um empecilho, tá bom?

Então, verificamos aqui um problema do traçado dessa linha, ainda se fala muito, ainda se fala nessa etapa do traçado dessa linha, se esse traçado já é definitivo ou

não, que se pode ser mudado ou não, e a quem essa linha atende, a quem o Metrô quer atender com essa linha, que passa para os bairros muito nobres, Lapa, Itaim, JK, e Moema, então sendo que a gente precisa ouvir as populações que são carentes de transporte, só que na região da minha da Lapa, você tem a Vila dos Remédios, você tem Anastácio, você tem Vila Jaguará, você vai transpor o Rio Jaguaré. Então, é preciso que o Metrô apresente as linhas todas que eles estão pensando para a região, pra gente ver se todas as regiões do bairro, as mais carentes, vão ser contempladas também. Então, ouvi uns falar aqui da linha do Sumaré/Cotia, se vai cruzar com essa, agora tem a linha rosa, então assim, a gente precisa ter um entendimento mais global do que vai acontecer na nossa região, eu acho que esse é um ponto.

Quanto a um outro ponto que eu queria deixar é a tipologia das estações, né, eu não sei exatamente qual é a tipologia que está se pensando no porte dessas estações, eu sei que tem estações terminais que são maiores, mas também... E as estações intermediárias, como que elas são? Elas são afloradas? Elas são esses prédios bonitos, entre aspas, que a gente vê na linha 4 amarela, por exemplo, na Oscar Freire, na Fradique, são coisas assim, falando de paisagem urbana, de meio ambiente, poderiam ser melhores elaboradas, assim, o visual mesmo das estações que são mais afloradas, ou se partiu para uma decisão da linha 3 paulista, onde você, falando de desapropriação, você coloca as estações no leito das avenidas e Faria Lima comporta isso e as estações podem ficar mais discretas, só uma cobertura, a própria linha Lilás também, só uma cobertura aflorada, não coisas grandes, imensas, de concreto. Será que é isso que a gente quer para nossa cidade como paisagem? Essa é uma pergunta que eu deixo, faço essa provocação. E se não tem jeito, se as estações vão ser afloradas nesse traçado, então que elas... que haja uma previsão de terminais de ônibus junto de algumas dessas estações para atender a população mais carente desses bairros mais periféricos, porque assim que você coloca uma estação de Metrô nova, todo mundo vai querer usar ela, que está próximo, então você tem que ter terminais intermodais com ônibus rápido, vans, que seja, para fazer essa conexão. Então, é preciso que isso apareça nas audiências essa possibilidade de integração com os transportes municipais, então reforço a participação das Secretaria municipal de transportes na implantação dessa linha.

E, o último ponto, mais pontual, é como na estação Vila Romana, não sei se era ali na Rua Tito, que vai ser prevista a estação, se for ali tem uma praça que tem, na mesma lógica que foi falada aqui, tem um posto de saúde, um teatro Cacilda Becker, uma escola, e aí vai chegar um metrô, não sei se é nessa praça. Então, como é que vai se dar isso? Vai mexer com tudo? Vai tudo sair dali, durante as obras, depois vai voltar? Ah, a gente... gente precisa ter audiências públicas pontuais também, depois no futuro, um momento, onde tiver mais um projeto avançado, junto com a população de cada estação, ao redor de cada estação, eu vejo essa necessidade. Estação por estação, você, definido já onde vai seu lugar, você colocar um projeto lá exposto na biblioteca do bairro, enfim, fazer uma comunicação próxima entre o Metrô e a população. É isso que está faltando, entendeu? É isso que eu vejo, obrigado.

[03:21:37] Anselmo Guimarães

Muito obrigado Sr. Luiz Flávio Lima.

Muito obrigado pela participação de todos e todas, obrigado, inclusive, pela compreensão, acho que foi uma audiência, tem sido uma audiência pública bastante produtiva, na medida possível, com a participação aqui... participação respeitosa, diplomática, tá todo mundo conseguindo se expor, e agora nós vamos passar à terceira parte, que são as respostas e comentários. Então agora nós vamos chamar os representantes do metrô, nós vamos chamar também a Geotec, e eles vão fazer o uso da palavra. Então, antes de mais nada, gostaria de chamar primeiro aqui o Fernando Kertzman, ele que é da Geotec e na sequência nós vamos chamar os representantes do metrô.

Por esse momento o Fernando tem até 15 minutos para fazer a...

[03:22:38] Fernando Kertzman

Bom, primeiro eu quero compartilhar que o frio aqui está irritante, né, então o ambiente aqui não está legal. Segundo, queria agradecer, quer dizer, agradecer a participação de todo mundo que falou, que está aqui, que está pela internet, porque de fato, assim, para a gente que é técnico, a gente faz um trabalho e a gente está aqui recebendo um monte de inputs, né, e então eu acho que o Camilo falou isso, é o momento mais importante dessa fase aqui do licenciamento, a gente vai ter uma fase do provavelmente a CETESB vai explicar um pouco melhor, mas teve uma fala

que eu achei muito boa aqui que falou vamos contribuir, não vamos só reclamar, então acho que está tendo muita contribuição, tem tem alguma reclamação que faz parte do jogo, mas está tendo contribuições, essas contribuições vão ser tratadas pela gente, vai ter que ter um relatório explicando, cada pergunta que for feita aqui vai estar sendo gravada e vai ser transcrito, e nós vamos responder isso formalmente por escrito. Então, eu vou me ater aqui às questões estritamente ambientais, vamos dizer assim, e aí o pessoal do Metrô faz as explicações sobre o projeto. O que acontece, ai eu desculpe, é um desabafo meu como cidadão, não como técnico, tiro o crachá, mas assim, o que acontece: A gente tem aqui um debate ambiental, mas tem uma explicação sobre a obra, então caberia assim outras audiências da obra explicar o empreendimento e a gente deixaria uma audiência ambiental para questão ambiental. É uma sugestão, mas segue e vamos para a frente.

Eu vou citar, as perguntas, tem muita gente que fez mais ou menos a mesma pergunta, então eu vou citar algumas pessoas que não for citado não se sinta menos valorizado, mas o Flávio Scavasin questiona sobre o comprometimento com o ambiente, as legislações e exigências dos órgãos ambientais que serão seguidas. Então sim, esse processo, na verdade a gente tem que... todo ele está embasado na legislação, seja a legislação estadual, seja nas municipais, de São Bernardo, São Caetano, Santo André e... São Paulo, que é por onde a gente passa. Então, tem um capítulo do EIA, que é um capítulo de legislação, tem uma série de normativas que a gente tem que seguir e aqui a gente está na fase preliminar, depois vai ter a fase, quando vai ter detalhado, vai ter a fase da licença de instalação, então aí cada um dos itens, então, questões de água, de ruído, de área contaminada, de plantio, tem que passar pelo atendimento da legislação vigente. E só para informar, assim, a gente já está passando por isso, então essa audiência é uma audiência em São Paulo, teve uma em Santo André e vai ter uma em São Bernardo e tem várias sub-audiências, tanto é que a do CADES Lapa foi uma sub-audiência, é um exemplo de reunião, já teve reunião com órgãos de patrimônio, CONPRES, CONDEPHAAT, IPHAN, então sim, tem uma série de reuniões que estão ocorrendo. O Maurício Ramos e todo o pessoal que representa a aliança das águas, e outras pessoas que foram falando sobre a questão de importância das águas superficiais, que é uma coisa que eu compartilho, eu sou geólogo, especialista em erosão, então eu compartilho demais com essa questão do maltrato das drenagens urbanas... você

canaliza ou engarrafa como alguém colocou aqui e esquece que existe. Então está tendo sim um monte de projetos de revitalização de cursos d'água e que eles, o que a gente está, a gente não atinge nenhum deles, a gente fez um projeto, é importante vocês saibam disso, aqui ocorreu um avanço nesse, eu falo isso até porque eu acho que eu compartilho com a ideia, quando o Metrô contrata, em geral o metrô, a Sabesp, quem seja o DR, contrata o projeto e depois contrata o meio ambiente, e aqui não, aqui foi contratado junto, a projetista, e o meio ambiente juntos. Então esse projeto nasceu, a primeira coisa que a gente fez foi um monte de mapas que a gente pintou de vermelho, áreas que tinham restrições ambientais e falou por aqui não passa, e o projeto respeitou isso dentro do possível, então uma série de condicionantes ambientais estão dentro do projeto, pode não estar tudo, mas a grande parte está. O metrô, essa obra, ela vai passar numa média de alguma coisa em torno de 30 metros de profundidade o túnel, e o solo que essa região passa, a rocha que tem é um argilito, a grande parte disso, que é um negócio impermeável, praticamente impermeável, então esse lençol superficial não se comunica com o que está lá embaixo, então, a tendência, e a gente está falando que é uma tendência é que você não tenha... a obra é lá embaixo para isso. Então, a gente evita lençóis freáticos subflorantes, a gente evita nascentes, a gente evita córregos, a gente evita sapatas e fundações de prédios, a gente evita tubulações de galerias, é para isso que o metrô é feito lá embaixo. E é por isso que depois todo mundo reclama que tem que pegar quatro escadas rolantes para chegar na estação aqui demora... gente, ou eu faço uma coisa, ou eu faço outra, ou eu enterro e faço escada rolante, ou eu venho arregaçando com tudo que tem em cima, então a opção é fazer lá embaixo. Onde é feita a estação ou o poço, a escavação é em superfície e sim tem impactos na drenagem, então o que que a gente faz? A gente faz um programa de um plano de ação de controle das drenagens, então o que é feito? Antes de começar a obra, são desenhadas todas as drenagens nos projetos e são coletadas amostras e feitas fotografias que a gente chama de pontos de controle, então esses pontos de controle fazem parte da licença de instalação, isso vai tudo para a CETESB, e periodicamente, a cada mês, a cada dois meses, a cada três meses no máximo, tem que se entregar para a CETESB um relatório demonstrando que esses pontos de controle estão preservados ou estão mantidos, a qualidade deles, se tiver algum impacto, tem que ser recuperado. Existe um programa de proteção dos recursos hídricos superficiais, é um nome que isso vai vir

na próxima fase, que é quando tiver realmente desenhado onde vai ser a estação, se desenham onde estão as drenagens e se desenham esse programa de controle. Simone Boacnin questiona sobre o horário das obras, então eu compartilho particularmente com esse problema, eu sou super, odeio o ruído, e assim, é verdade isso, acontece sim, né, e é bem o que foi falado aqui, que assim, respeita, o cara tá trabalhando e fala "mas eu preciso trabalhar", mas se você trabalha durante o dia inteiro, você precisa dormir, né, então existe um programa de monitoramento das obras, seja o de água que a gente falou agora pouco, seja o de ruído e vibração. Então lembra que eu mostrei uma foto de um equipamento que tem aqui, então existe um equipamento que ele é homologado com o NBR, a CETESB, exige que seja aquele tipo de equipamento para medir o ruído é um decibelímetro profissional e que você tem que apresentar uma série de medidas de ruído durante as obras e apresentar isso para a CETESB, e toda hora que você sai do padrão, a CETESB notifica e é possível ter multa, e existem técnicas, equipamentos, por exemplo, tem um gerador que faz barulho e existe um gerador que chama gerador blindado e ele faz muito menos barulho. Então existe uma série de tecnologias aplicáveis, por exemplo, você pode pegar um caminhão onde você vai jogar toda a pedra da obra naquela caçamba, você pode forrar aquela caçamba com uma borracha, e o ruído vai ser muito menor. E por aí vai, você tem um conflito da segurança do trabalho, mas todo o caminhão que dá ré faz "pi, pi, pi, pi", isso vai poder ser desligado, mas aí tem um problema da segurança dos funcionários, então poder ter uma luz, em vez de ter um apito.

Então existem sim técnicas que melhoram e diminuem e tudo a gente prevê nos programas. E aí quando o Metrô contrata, a construtora, ela tem que seguir esses programas.

Bom, tem a questão do tombamento, então sim, tudo que existe de informação de áreas tombadas, que a gente conhece, que está na biografia, que está nos mapas do CONPRESP, do CONDEPHAAT, está tudo registrado. Então tem área tombada no Santa Marina, tem a tombada no Pátio la do ABC, e por aí vai. Então, a gente tem essas áreas todas mapeadas e não vai ter nenhuma intervenção nelas que não seja pré-aprovada por esses órgãos.

Então, o plantio, para encerrar, o plantio tem toda uma norma, então aquilo que a senhora falou, que tem a árvore grande, que vira uma árvore pequenininha, na verdade tem uma coisa chamada densidade arbórea, então a gente mede quanto

aquilo tem de árvore e tem que plantar x dezenas de arvorezinhas para compensar. Concordo que visualmente, você fala "tinha, uma baita de uma árvore, e agora tenho aqui um arbustinho", visualmente é um negócio extremo, mas não é um, são dezenas de arbustinhos que vão ser plantados e assim a comunidade, e em especial as prefeituras podem e devem interagir com a CETESB na definição dos locais de plantio.

Então, de novo, é muita coisa, é muita informação, o tempo é curto, mas eu agradeço e fico à disposição, obrigado.

[03:31:55] Anselmo Guimarães

Obrigado, Fernando. Gostaria de chamar, então, aqui novamente os representantes do metrô. Então, tem o Luiz Cortez... Vamos chamar aqui o Luiz Cortez para fazer os esclarecimentos, as respostas pelo metrô.

[03:32:16] Luiz Cortez

Obrigado mais uma vez Anselmo, queria agradecer a paciência de vocês, mas nós vamos precisar bastante paciência mais, porque a lista aqui é longa, vamos tentar passar e não deixar nada pra trás, mas eu quero antes de entrar na perguntas por perguntas, teve um tema aqui que foi recorrente, que é o tema da participação e da necessidade de audiência, de reuniões para discutir, o primeiro ponto que eu queria observar, nós estamos aqui num processo de licenciamento ambiental, na primeira etapa do licenciamento ambiental, que é o reconhecimento, a atestação da viabilidade ambiental, do empreendimento que se dá através da licença prévia, a licença prévia não é a única etapa de licenciamento, é difícil, mas talvez seja mais simples dela no sentido da complexidade. Nós vamos ter depois a licença de instalação, que é concedida também pelo órgão ambiental, no caso a CETESB, e, ao final das obras, a licença de operação.

Então, muito do que está sendo discutido aqui será incorporado pela CETESB no parecer técnico da licença prévia e vira a obrigação para o empreendedor cumprir para poder obter a licença de instalação. E a licença de instalação já vai estar sendo solicitada num nível de complexidade bem maior, de aprofundamento bem maior do projeto e, portanto, muitos pontos que aqui não estão bem respondidos certamente vão estar superados na licença de instalação, vão ser incorporados ao projeto e vão estar superados.

Em relação à questão de mais audiências, eu queria dizer que nós estamos disponíveis para qualquer, a qualquer momento, a agendar reuniões, participar, como nós somos lá, ao CADES Lapa, como a gente já fez apresentações em congressos anteriormente, a gente está à disposição e eu gostaria de pedir quem tiver interesse, quem achar necessário, por favor nos convide e nós iremos com certeza.

O rito da audiência pública ambiental estabelecido pelo CONSEMA, ele coloca restrições em termos de tempo disponível para as falas e isso dificulta um diálogo mais aprofundado, então eu acho que uma audiência que a gente possa fazer, independente aqui de ser uma audiência pública do CONSEMA, pode ser muito mais produtiva e nós vamos podendo nos debruçar em assuntos específicos, como foi citado aqui, como é o detalhe do projeto de uma estação, o que pode ser feito para melhorar, quais são... Então a minha sugestão é que a gente avance no sentido de fazer essas reuniões, reuniões para finalidades específicas e nós estamos à disposição para isso. Estou me colocando aqui à disposição e a toda equipe, eu tenho certeza que a gente consegue atender todas as demandas aí. Com isso, a gente consegue também dar andamento ao processo de licenciamento ambiental, que essa etapa é muito importante, até para dar as diretrizes da próxima etapa.

Então, colocando aqui toda a equipe do Metrô à disposição, o contato foi colocado aqui na tela, podemos até colocar de volta, o endereço de contato da nossa equipe de comunicação social que acompanha todas as etapas da obra, desde já está à disposição e nós estamos a equipe técnica também à disposição para fazer quantas reuniões forem necessárias.

Vocês podem dizer assim poxa, mas vocês estão vindo aqui já com um projeto já razoavelmente amadurecido, né, é verdade, mas também não há como fazer um EIA/RIMA. em cima de suposições, precisa ter um certo nível de detalhe de projeto para que possa fazer o estudo de impacto ambiental, para que possa mapear isso tudo e cumprir as exigências legais das necessidades técnicas de um projeto desse. A dificuldade que a gente tem de abrir grandes diálogos, grandes debates e eu estou aqui falando como um técnico muito preocupado com isso porque eu acho que é um tema muito relevante, a dificuldade que nós temos é um dos impactos que o Fernando apontou na apresentação dele, que é o impacto da notícia muito antecipada e toda a ansiedade e toda a movimentação que isso provoca na vida das

peças. Então, quando a gente abre para dialogar, quando ainda está muito, muito preliminar, a gente começa a movimentar o mercado imobiliário, começa a causar uma série de problemas que sinceramente é um pouco difícil de saber como lidar, né? Então se vocês tiverem também contribuições nesse sentido, a gente agradece muito e estamos à disposição para ouvir as sugestões que possam ter, de qual seria a metodologia para poder antecipar as etapas de diálogo com a população. A gente também tem que reconhecer que aqui no Brasil a gente não tem uma cultura estabelecida de participação, é muito mais difícil, né, do que em outras situações em outros países.

Vou começar aqui pelas perguntas, espero que a bateria aqui do notebook dê certo, senão o pessoal deve ter algum backup aí. Tá bom, o pessoal troca. A primeira pergunta veio da Daniela da Silva, "a marcação dos mapas no estudo indica desapropriação futura?" O estudo de impacto ambiental apresenta as áreas de intervenção direta e indireta e também apresenta, no estudo, as áreas passíveis de desapropriação. Então tem algumas áreas que estão indicadas no RIMA também, o RIMA é um relatório bem mais simplificado, dá para ler com muita mais rapidez, e aí aprofundar no EIA/RIMA só que no EIA, perdão, só aquilo que for do interesse, então talvez não precise ler as duas mil páginas, mas o processo de desapropriação na etapa do anteprojeto ele já dá uma mancha razoavelmente precisa do que será necessário, do que vai ser realmente desapropriado, mas ainda não é definitivo, vai sofrer alterações um pouco para mais, um pouco para menos, a depender do aprofundamento dos projetos e, muitas vezes, até já na etapa quase de início das obras, ainda há alguma alteração posterior. Mas a primeira e grande definição, a mais importante, virá com a publicação do decreto de utilidade pública, nesse momento, a gente ainda não tem.

A pergunta do Everaldo Alves Ferreira, "Por que a estação faz integração com o Fradique e não Faria Lima?" Nós temos algumas etapas de aprofundamento do projeto, a primeira etapa de um projeto ou para ser mais sincero a primeira etapa de uma linha, é a concepção da rede. Na rede, que é estudada às diversas linhas ao mesmo tempo, diz lá, olha, você tem uma diretriz, você vai seguir mais ou menos do bairro tal, atender tal coisa no caminho e chegar no outro, então a rede estabelece qual vai ser o grande atendimento que vai ser prestado pela nova linha. Na etapa seguinte, já passando de plano para o projeto, nós temos o projeto diretriz, o projeto diretriz é um estudo expedito feito com equipe interna, matricialmente, a gente reúne

as diversas áreas de engenharia, de arquitetura, de planejamento urbano e todas as outras especialidades do Metrô e produz realmente uma linha, um projeto que vai servir para orientar a contratação do anteprojeto de engenharia. Mas o estudo de alternativas locacionais, o estudo de alternativas tecnológicas, que inclusive é uma exigência do EIA/RIMA, é uma exigência do processo de licenciamento de obtenção da licença prévia, ele é feito no anteprojeto de engenharia. Então, foi divulgado, porque a divulgação dos projetos termina começando cedo, foi divulgado realmente um traçado que passava pela estação Faria Lima e essa foi uma das alternativas que foram estudadas no anteprojeto, mas por uma avaliação multicriterial chegou-se a conclusão que o traçado pela estação Fradique Coutinho era mais adequado por questões técnicas, por questões de atendimento urbano também, de integração mas posso falar até mais especificamente no caso de Faria Lima, seria necessário aprofundar demais a estação da linha 20 para que ela passe em cruz, vamos dizer assim, com a estação da linha 4 Amarela que está lá implantada, por conta das fundações, da profundidade das fundações da estação que já está lá. Então no projeto diretriz a linha 20 descrevia uma espécie de um “S” passando por meio de quadras, e quadras que estão cada vez mais verticalizadas, o movimento de verticalização ali é muito acelerado, a gente não tem nenhum controle sobre isso, ela fazia essa espécie de S para que ela pudesse ficar paralela praticamente à estação da linha 4 que lá existe. Então isso colocava uma dificuldade técnica muito grande no traçado ou alternativamente passar com ela tão profunda que iria colocar um problema muito grave para os passageiros, é muito ruim para o passageiro uma integração que ele tenha que ficar dando volta em escada rolante, dando volta em escada rolante e tal. Então isso foi um ponto que foi bastante negativo na avaliação multicriterial contra a solução da integração na estação Faria Lima.

Mas o fato é que é uma avaliação multicriterial, foi até citado aqui, a pessoa teve acesso ao documento, as diversas variantes que tinha A, B, C, D, E, F, chegou ao R e mais até, e isso então resultou, do estudo de alternativas, resultou o traçado final e o posicionamento final das estações, pode sofrer alterações, mas não serão grandes com certeza nesse momento.

Depois a pergunta do Rubens Kuhl: “A longa distância entre as estações Fradique Coutinho e Tabapuã, não violaria a legislação de acessibilidade ao fazer com que pessoas de mobilidade reduzida tenham que percorrer longas distâncias para acessar a linha? Bom, a resposta é não, realmente não viola até porque não existe

nenhuma determinação desse tipo na legislação de acessibilidade universal, e aqui a gente usa o termo acessibilidade em planejamento de transporte em dois sentidos, de acessibilidade universal, mas também de dar acesso à cidade, de dar acesso às atividades que se desenvolvem nela, seja a moradia, seja a trabalho e educação. E a região ali do jardim da Europa, ela é de muito baixo interesse para o transporte público, é a região, provavelmente, de renda mais alta de São Paulo, ou se não é a mais alta, está entre as 2 ou 3, de renda mais elevada, uma população que usa muito pouco o transporte público, ainda que tenha lá trabalhadores naquela região também, e o nosso entendimento é que os impactos que seriam provocados no quadrilátero dos jardins seriam maiores do que os impactos negativos, seriam maiores que os benefícios de posicionar uma estação ali dentro, não teria nenhum interesse do ponto de vista de transporte coletivo, teria muito pouco interesse do ponto de vista de mobilidade em geral. Então nós optamos por um trecho mais longo do que o normal, realmente ligando ali a Rebouças, ligando a estação de Fradique Coutinho que está na Pinheiros e a Rebouças, até a estação Tabapuã, mas sem paradas do caminho, porque isso não seria positivo, de maneira nenhuma, para o ambiente ali daquele bairro, daquela região, mas não houve, de maneira alguma, não estamos ferindo nenhuma legislação, nada desse tipo, até porque não existe. O que existe, sim, é uma legislação do Corpo de Bombeiros, um regramento do Corpo de Bombeiros em relação à distância entre saídas de emergência, então nós teremos uma saída de emergência, ali no bairro, mas não é acesso, não é nada, é só mesmo para a situação de precisar, numa eventualidade, evacuar o túnel e as pessoas saírem.

Depois, a pergunta seguinte, deixa eu ver aqui que eu estou... do Jean Carlos Souza de Freitas. Primeira pergunta dele, "A alternativa B1 do traçado da linha 20 realoca duas estações do traçado R na região da Faria Lima e Rebouças para Teodora Sampaio e Fradique Coutinho." E depois ele se alonga aqui, mas no fundo é a resposta que eu já dei aqui, ele está perguntando por que que mudou da Faria Lima e Rebouças para Teodoro Sampaio e Fradique Coutinho, é porque a gente entende que o traçado todo desde Cerro... entendeu que o traçado todo desde Cerro Corá, o posicionamento das estações ficava melhor nessa alternativa que terminou sendo a alternativa apresentada aqui e superava questões técnicas também que na outra alternativa seria pior, então por isso que mudou, mudou não, por isso que foi escolhido na realidade, porque houve um estudo com diversas

alternativas, e veja que eu havia dito de uma pessoa que tinha tido acesso ao estudo, porque ele está citando aqui B1, B2, R, tudo isso.

Depois a outra pergunta “os estudos de demanda levam em consideração todas as integrações futuras, observa-se no estudo a ausência das linhas 19 celeste, trecho Anhangabaú/Campo Belo e Linha 22 Marrom, Sumaré/Cotia. Os cálculos de demandas poderão ser atualizados, as estações podem sofrer redimensionamento diante de alterações significativas verificadas em novos estudos?”

Nós temos ciência, claro, está previsto na rede, a extensão da linha 19 até a zona sul, como está prevista, também a linha 22, que é uma linha que liga Cotia e ali depois Granja Viana, seguindo mais ou menos o traçado da Raposo Tavares, todo em subterrâneo, passa pela USP, cruza o Rio Pinheiros, faz a integração com a linha 4 amarela, faz a integração com a linha 20 e vai até a estação Sumaré. Mas nós não temos detalhamento disso, dessa linha, como não temos detalhamento da linha 19 do trecho de Anhangabaú até Campo Belo e não temos ano, horizonte da implantação. Então no estudo da linha 20, os estudos de demanda e tal, que foram apresentados aqui, que estão contidos no EIA/RIMA, nós só consideramos os cenários que estão previstos com data prevista no plano de expansão de longo prazo, aqueles que são para o futuro, que não tem data prevista, nós não colocamos aqui nessas simulações. O que não quer dizer que a gente já sabendo de antemão, não tenha tomado cuidado de dimensionar as estações de integração, adequadamente. Se no futuro, futuro distante, aparecer uma linha 50, 52, sei lá, estou usando um número louco aqui, mas só para dar um exemplo que não confunda ninguém, se aparecer uma linha não prevista, sim, isso poderá exigir alterações em alguma estação existente, e eu acho que um bom exemplo disso é a ampliação da estação São Joaquim, que vai ser dado o início à obra agora, para permitir a integração com a estação São Joaquim da linha 6 Laranja da Acciona. Então, pode acontecer, mas todas as linhas que estão previstas nos planos de rede vigentes atuais, a gente já está considerando em um futuro diferente, distante e nós não tendo como saber.

Depois a outra pergunta também da mesma pessoa, “Originalmente a integração entre as linhas 20 e 19 se daria na estação JK, conforme a informação do EIA. A mudança da integração para a estação Tabapuã poderá alterar as projeções de traçado para a linha 19 Celeste, em sua fase 2, Anhangabaú x Campo Belo? Outras

linhas em projeto foram alteradas para permitir melhor integração com a linha 20 Rosa?”.

Bom, como eu disse, a linha 19, cuja definição preliminar leva até a estação Campo Belo, ela não tem ainda seu traçado final estudado, não tem seu traçado final determinado, então a integração pode se dar em alguma dessas estações, mas pela lógica, quando a gente, pensando no mapa da cidade, se for Tabapuã não será em JK, é uma escolha que vai ser feita no momento em que desenvolver o projeto da 19.

[Anselmo Guimarães]

Só para informar aqui que os 15 minutos já se esgotaram, mas eu acho que é de interesse também de a gente ficar um pouco mais aqui se todos estiverem de acordo para a gente continuar com os esclarecimentos. Tudo bem? Mais uns 10 minutos pode ser?

[Luiz Cortez]

Pode ser, olha, temos quase 50 perguntas e eu estou na quinta. Eu fico, eu por mim eu falo quanto for preciso. [Inaudível, pessoas falando juntas]

[Anselmo Guimarães]

Acho que é mais no sentido da gente buscar o objetivo.

[Luiz Cortez]

É mais rápido, tá certo, então tem razão, eu tô me perdendo nos detalhes aqui.

A mesma pessoa pergunta de novo, você vê, são mais de 20 pessoas, mas as perguntas no fim dão mais de 50. “Os projetos antigos mostravam a linha 20 rosa com terminal até Alfonsina, ou seja, só até Alfonsina, a extensão do trecho até Santo André foi motivada pela mudança do modal da linha 18 bronze para o BRT ABC? A demanda da estação foi afetada negativamente pela mudança do modal?”

Não, a linha 20 não foi estendida até Santo André por causa da mudança de monorail para o corredor de BRT, ela foi estendida até Santo André porque nos estudos, logo de início ficou bem claro para nós que ela teria uma funcionalidade muito maior, a despeito de uma extensão muito grande, maior do que o normal da média das linhas que a gente tem em São Paulo até hoje, mas que ela teria uma

funcionalidade muito ampliada se chegasse em Santo André e se integrasse com a linha 10. Então não tem relação com a mudança de linha 18 para BRT do ABC e a transferência àqueles passageiros que têm interesse nessa transferência continuarão fazendo, independente do modal. São duas linhas que têm diretrizes de atendimento diferentes, são viagens diferentes dentro da região metropolitana, mas quem quer mudar de uma linha para outra, tanto faz, se estava no monotrilho, ou se esta no corredor de ônibus, com certeza vai continuar mudando, porque essa é o desejo de viagem deles.

Depois, pergunta da Maria Luisa Borges Sorbello, “sobre as desapropriações entre Fradique e Teodoro, onde será o posto de ventilação também precisa de desapropriação? E pergunta onde serão as desapropriações entre a estação Moema e Hélio Pellegrino.” E ela justifica, por questão de lei, eu acho que até já leu essa pergunta. Sim, os postos de ventilação saída de emergência precisam de desapropriação, claro que uma desapropriação muito menor do que a necessária para implantar uma estação, mas precisam, então acontecerá assim, teremos essas desapropriações. Em relação a onde serão as desapropriações entre o Moema e Hélio Pellegrino, como eu disse, isso está mostrado no EIA está mostrado também no RIMA e eu queria colocar de novo o e-mail documentocgp@metro.sp.com.br à disposição para quem quiser fazer esse tipo de dúvida, para esclarecer esse tipo de dúvida, eu tenho um imóvel na rua tal, número tal e a gente pode responder se está incluído no perímetro preliminar ou não. Estou insistindo aqui na palavra preliminar porque pode haver ainda alguma diferença.

Depois, da doutora, perdão que eu me perdi aqui, da Dulceneia Pastrello, pedido de melhoria na comunicação, mais audiências públicas, acredito que eu já me manifestei a respeito com a sugestão de que nos convidem, nos chamem para dialogar, para apresentar o projeto e nos detalhes que forem do interesse do grupo que está convidando, ela também manifestou receio com o impacto sobre bem tombado que é o prédio do instituto rogacionista. Aqui eu quero esclarecer que o projeto da linha 20 ali vai causar, não é subterrâneo, nós estamos falando de um pátio que é construído em superfície, a estação fica ali na Marquês de São Vicente, dentro da área do pátio, dentro da área da Saint-Gobain, da vidraria Santa Marina e não tem realmente nenhuma possibilidade de ter um impacto por conta de águas subterrâneas, por conta de qualquer questão técnica ali com o Rogacionista. Talvez o mesmo que eu estou dizendo aqui não se aplique à linha 6 laranja, mas eu quero

esclarecer que a linha 6 laranja é uma concessão integral e a gente no Metrô não acompanha e não tem como responder qualquer questão técnica em relação a linha 6, infelizmente.

Depois do Flávio Scavazini, protesto contra a acessibilidade local da audiência, pergunta se todas as estações terão banheiro. Sim, todas as estações têm previsão de sanitários públicos acessíveis. Realmente quando foi construída a linha Norte-Sul, não havia essa previsão, mas desde já dos anos 2000, na finalização das últimas estações que foram entregues da linha verde, isso passou a ser incluído, inclusive muitas estações antigas foram reformadas para poder oferecer o sanitário público às pessoas.

Bicicletário, também todas as estações são projetadas com bicicletário, inclusive isso costuma ser uma exigência do órgão ambiental, mas mesmo que não seja, todas são projetadas com bicicletário, rojetadas e implantadas, se não eu falo projetado, parece que depois não executou, mas é executado sim.

“Em relação às obras, em algum momento, há o envolvimento do DSV/CET?” E aqui eu vou aproveitar e responder todas as observações que foram feitas a respeito da participação da prefeitura e de outros órgãos.

O próprio processo de licenciamento ambiental exige do empreendedor que ele faça consultas e apresente pareceres técnicos e relatórios e manifestações de uns 100 número de órgãos variados da administração, órgãos de patrimônio, toda parte de circulação sistema viário, uso do solo, os órgãos ambientais municipais, todos eles se manifestam ao longo do processo, e é um momento de manifestação bastante diferente da audiência pública porque é uma manifestação técnica, a gente fornece a documentação necessária, solicita o parecer do órgão, e o órgão por sua vez, emite essa manifestação, essas diversas manifestações, dos diversos órgãos. Então existe, sim, um trabalho constante com o CET, com o SIURB, com o SP-Obras, SP-Urbanismo, o SMUL, com o CONDEPHAAT, com o CONPRESP, com todas as entidades e IPHAN, inclusive, porque tem todo o trabalho de Arqueologia também, de resgate de pesquisa e resgate arqueológico. Mas existe um articulação muito grande, só que ela se dá num momento diferente e num grau de profundidade muito diferente de uma audiência pública, e talvez isso explique o desinteresse ou a não participação de técnicos desses órgãos.

De qualquer maneira, vou reiterar o que eu disse no início, nós estamos à disposição para que qualquer um desses órgãos, a qualquer momento, quando

quiser conhecer melhor o projeto e discutir algum ponto, estamos à disposição. Por favor, mande o email lá e diga que está disponível.

Oi? Lucila, desculpa, não te escuto com a máscara.

[03:57:02] Anselmo Guimarães

Deixa eu só... Eu vou pedir desculpa aqui, a gente já passou bastante no tempo regulamentar. Eu queria pedir aqui para o Cortez ir partindo já para as demais questões que foram colocadas, vou até sugerir aqui o Cortez, se você me permite agrupar por assuntos, até para a gente poder já ter essa objetividade. Lembrando que não vai esgotar aqui, obviamente, que a gente pode ter os... e conselheira como [fala fora do microfone inaudível]

Isso, exato, perfeito. Se me permitem, então só mesmo para a gente registrar, justamente, acho que é uma questão bastante importante, aqui, se me permite, Cortez até, de reproduzir aqui. Não são exatamente perguntas, apenas perguntas que foram feitas, mas considerações sobre a proposta que obviamente a conselheira gostaria de que fosse consideradas no estudo, eu acho que é importante, e é um dos objetivos da audiência pública justamente além dos esclarecimentos, é ouvir contribuições que vão ser incorporadas e encartadas aqui no processo. É bem pertinente, eu acho que é importante a gente acolher isso e eu acho que obviamente o processo, ele não vai se esgotar aqui, esse é o momento de ouvir, de audir do latim que vem à origem do nome da audiência pública, então acho que é mais nesse sentido da gente levar essas contribuições.

Então, Cortês, se me permite, eu queria pedir já, então, para a gente ir encaminhando para uma conclusão, obrigado.

[03:59:03] Luiz Cortez

Só falo que fique aqui registrado que, realmente, existem, sim, existiram, continuam existindo e existirão essas interações com os demais órgãos, não só do município de São Paulo, também do Estado e também dos outros municípios afetados, São Bernardo e Santo André no Caso da Linha 20.

Depois, ruído e poluição já foi respondido. Em relação ao melhor uso dos espaços de superfície, nós estamos comprometidos a dar resultado para isso, a dar resposta, agradeço pela contribuição.

Em relação a enchentes e alagamentos, e aqui eu vou pegar toda a parte hídrica, que já foi um pouco abordado também pelo Fernando, queria esclarecer que nós sempre tomamos muito cuidado de evitar que pelo menos os problemas que existem se agravem, no mínimo evitar que possam ocorrer, com isso, eventualmente até a gente promove alguma canalização, alguma obra de infraestrutura para garantir que as condições, no mínimo as condições anteriores, sejam mantidas. Agora, fica muito difícil para uma obra de linha de Metrô resolver todos os problemas da cidade, seja de drenagem, seja do que for, então a gente tem limitações para fazer isso, mas a gente pode garantir com certeza que não vai ser por causa de uma obra do metrô, ou seja, na etapa de obras e menos ainda posteriormente, a gente vai passar a ter inundações em algum lugar, vai passar até algum problema que não existia antes, ou vai agravar uma condição pré-existente. E em relação às cotas de inundação, a gente tem tomado muito cuidado também para evitar que o sistema possa ser prejudicado por uma cheia, mesmo que seja de um período muito longo, que ocorre só de muito e muito tempo.

A maior parte das questões aqui realmente é sobre as audiências públicas, né? Aqui, “por que não colocar uma linha paralela a linha 3 vermelha? Que é o da linha 16 violeta, como também já está em plantaçao a linha 15 prata do monotrilho”

Eu quero esclarecer aqui que nós temos um estudo de rede e que esse estudo de rede determina a prioridade estabelecida para aquele plano de 10 anos, que é o plano que está no PITU. Então, com base nas avaliações que foram desenvolvidas, a linha 20 foi priorizada em relação à linha 16, o que não quer dizer que a linha 16 seja menos importante, não quer dizer que a 19, a 22, ou tantos outros números, a gente tem uma carência muito grande por mobilidade na região metropolitana de São Paulo, a região metropolitana cresce muito rápido, continua ainda a crescer nas periferias com muita velocidade e a gente tem que seguir com diversas linhas, agora, é importante lembrar que o trabalhador precisa chegar ao emprego, então as linhas, elas devem olhar para o lado da residência, buscar a pessoa perto da residência, mas a rede tem que estar preocupada em levar a pessoa, também onde tem uma boa oferta de empregos e dar com isso condição para as famílias que estão em situação de vulnerabilidade sair da pobreza e poder avançar.

[04:02:28] Anselmo Guimarães

Gostaria, já posso fechar Cortez?

Perfeito Cortez eu vou pedir então, tá bem com o produto...

[Luiz Cortez]

A lista aqui é muito longa, mas é bastante, em muitos sentidos, repetida.

[Anselmo Guimarães]

Eu acho que aqui, Cortez, se me permite, nesse momento da audiência pública...

[fala fora do microfone inaudível]

[Luiz Cortez]

O aeroporto de Congonhas é atendido pela linha 17 ouro, que as obras foram retomadas agora e estão em andamento.

[Anselmo Guimarães]

Ok. Cortez vou pedir então um último esclarecimento, então, acho que é pertinente, a questão das questões da... perfeito, das desapropriações. Na sequência, obrigado, desculpa, eu só vou pedir a gentileza então da gente comentar isso. E obviamente eu acho que foi extremamente pertinente você ter aberto esse canal, que acho que a audiência pública ela não se esgota por aqui, nós nos esforçamos ao máximo de abrir esses canais participativos e eu acho que é muito importante essa iniciativa que nós temos, que o Metrô aqui coloca por meio do Cortez, de estabelecer novos momentos de debate, nós temos aqui algumas questões formais e também nós queremos manter aqui o quórum operativo, eu vejo que o pessoal já está indo embora também, então acho que é mais para a gente deixar isso funcional. Então, uma palavra sobre as desapropriações na sequência passamos a CETESB, obrigado Cortez.

[04:04:04] Luiz Cortez

Tá ótimo, obrigado.

À respeito das desapropriações, nós apresentamos aqui no EIA/RIMA um cronograma, que é um cronograma técnico, a continuidade desse cronograma depende da definição de investimentos, portanto, extrapola o nível aqui nosso de decisão, isso vem de uma decisão do governo do Estado que vai poder ou não viabilizar os recursos para a implantação da linha, mas uma vez definida a

implantação, como eu disse, é publicada o decreto de utilidade pública pela legislação estadual, o decreto não pode ser publicado se não houver dotação orçamentária, se a lei orçamentária não tiver previsão para isso, isso para evitar o que a Prefeitura fez, muitas vezes, há muito tempo atrás, fazia no passado, que era publicar decreto para garantir, por longo tempo, que aquele imóvel não fosse modificado e tal. Então, para dar essa segurança aos proprietários, é uma lei já de algum tempo, do tempo da gestão do Franco Montoro, que exige que haja orçamento, dotação orçamentária para publicar o DUP. Uma vez publicado o DUP, como eu disse, o Metrô vai fazer o cadastro individual, e nesse momento as equipes do Metrô vão procurar os proprietários, mas só depois da publicação do DUP, isso normalmente é bastante noticiado na imprensa. Então, não é tão difícil assim de ficar sabendo, e é informado também no site do metrô, então se vocês têm interesse direto consultem de quando em quando o site do metrô. Mas uma vez publicado o DUP é feito o cadastro individual, é feito o laudo individual porque o DUP é publicado com base em um laudo macro que considera só as quadras, então é feito o laudo individual, o engenheiro lá, o perito vai visitar o local, vai ver as benfeitorias, vai avaliar a condição toda da obra, do imóvel, e a partir desse momento, então, o jurídico do Metrô vai fazer a primeira proposta, que é uma proposta de compra amistosa. Não havendo acordo, quer dizer, o proprietário entendendo que não é um bom negócio, aí vai para a ação judicial, a ação quando é feita, quando é aberta ação em juízo, o Metrô já deposita 80 % do valor e assim que o juiz autorizar esse valor é transferido para o proprietário, normalmente já no 100%, normalmente chega-se ali a um número final de 100%. Eventualmente pode acontecer um processo ou outro de ficar para o futuro, porque não tem a documentação, porque o proprietário está em dúvida, porque tem, vamos dizer algum processo de usucapião que está pesando sobre aquele imóvel, algum problema, mas não havendo problema, o processo mesmo judicial é bastante tranquilo, bastante rápido, e aí o proprietário vai ter definido pelo juízo qual é o prazo para poder desocupar o seu imóvel. Normalmente os juízes têm bastante compreensão, entendem o problema social e sabem que a pessoa precisa encontrar onde morar, um imóvel para comprar nas mesmas condições, para aquele valor que foi definido.

Então não é uma coisa de "sai daqui amanhã", não costuma acontecer isso e a gente também toma cuidado para que não aconteça, mas já começa um pouco a escapar das mãos do metrô. Se for um acordo prévio, como se faria numa venda

qualquer, "ah, eu preciso de tanto tempo para sair", isso se fecha um acordo, que aí é uma compra e venda normal.

Espero que eu tenha conseguido esclarecer agora em relação à data de início, como eu disse, depende de um sinal verde que não somos nós que estão no controle.

[04:07:55] Anselmo Guimarães

Perfeito, eu vou agradecer ao Luiz Antonio Cortez Ferreira, é o gerente de planejamento e meio ambiente do metrô, é isso, né? Eu vou agradecer sempre pela... pela participação, pela clareza, muito obrigado pela participação, certamente todas as contribuições serão levadas em consideração. Muito obrigado, Luiz Cortez.

[Luiz Cortez]

Obrigado até logo.

[Anselmo Guimarães]

E com isso, gostaria agora de convidar aqui para fazer suas considerações finais, Camilo Giorgi da CETESB.

[04:08:30] Camilo Giorgi

Obrigado. Primeiro, parabenizar a todos da organização o Anselmo pela condução da audiência, pela... empreendedor, consultor, participantes da sociedade, a gente realmente acha muito importante esse momento, como eu já falei no começo, e teremos mais uma oportunidade na quinta-feira, para fazer mais uma audiência pública. Só uma observação aqui em relação ao protesto da Senhora Jupira está registrado, a gente vai atrás do número do processo, porque os processos de autorização da CETESB são públicos, então teve alguma desinformação aí, então a gente, eu estou já com seu contato, então a gente vai atrás de informação e vamos responder, deixar registrado como diz o Anselmo, né.

E por fim, só fechar aqui então da parte da CETESB que essas contribuições, como já foi falado várias vezes por vários aqui, que vai fazer parte do processo, nós vamos considerar na análise, vamos cobrar do Metrô as respostas para nós, para vocês, vai ficar público a todos os atendimentos possíveis, digamos assim, né, então desde a audiência da semana passada, a de hoje e a de quinta -feira. Então,

tudo vai ser coletado, organizado e demandado, vai constar no processo e é isso, a expectativa é sempre essa, considerar o máximo possível no processo, no projeto, tá? Então, já tem os canais para mandar as contribuições e a gente sempre agradece contribuições para ajudar nessa análise, porque a nossa equipe lá, ela fez já participou diversos processo de licenciamento de metrô, né? Diversos processos de licenciamento diversos, mas do Metrô muitas linhas, então a gente sempre vai aprendendo cada vez mais em cada empreendimento. Estamos aqui novamente, mais um desafio para vencer com vocês, ta bom? Então obrigado e parabéns novamente pelo trabalho de todos.

[04:10:31] Anselmo Guimarães

Muito obrigado, Camilo Fragoso Giorgi da CETESB.

Então com isso, esgotados todas as etapas, agradeço então aos empreendedores, consultores, toda a sociedade, representantes das entidades, conselheiros. Hoje nós tivemos vários representantes de conselhos, muito obrigado pela participação, as nossas contrapartes aqui do município de São Paulo.

Então com isso, declaro, portanto, encerrado os trabalhos, desejo todos uma ótima noite. Muito obrigado.