



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 22 de janeiro de 2024, às 17 horas, no **TEATRO CONCHITA DE**
7 **MORAES**, Praça Rui Barbosa, 12 - Bairro Santa Terezinha - **SANTO ANDRÉ/SP**, a
8 Audiência Pública sobre o Estudo de Impacto Ambiental e o Relatório de Impacto ao Meio
9 Ambiente – EIA/RIMA do empreendimento “**Linha 20 - Rosa (Santa Marina / Santo**
10 **André) e prolongamento da Linha 2 - Verde (Vila Madalena / Cerro Corá)”** de
11 responsabilidade da Companhia do Metropolitano de São Paulo - **METRÔ**, processo e-
12 ambiente **CETESB 105911/2022-60**. Após a abertura dos trabalhos e saudação inicial feita
13 pelo Secretário-Executivo do CONSEMA, **Anselmo Guimarães**, este informou que ainda
14 compunha a mesa diretora dos trabalhos a representante do órgão responsável pelo
15 licenciamento, **Mailer Sene Amaral**, da Companhia Ambiental do Estado de São Paulo –
16 **Cetesb**. Foi realizada a explanação das atribuições do CONSEMA e das normas sobre o
17 desenvolvimento da audiência, pelo Secretário-Executivo do CONSEMA, com os
18 esclarecimentos pela representante da **Cetesb**, **Mailer Sene Amaral**, sobre o processo objeto
19 da Audiência Pública. Passou-se, a seguir, às exposições sobre o assunto em questão, com a
20 fala de **Luiz Cortez e Epaminondas Duarte Júnior**, representantes da **Companhia do**
21 **Metropolitano de São Paulo - METRÔ**, seguida por **Fernando Kertzman**, da **Geotec**
22 **Consultoria Ambiental**, que efetuou a apresentação do projeto e do estudo técnico em
23 discussão. Finalizadas as exposições, passou-se ao momento destinado às falas dos oradores
24 inscritos, fase na qual se pronunciaram, **Silvia Helena Passarelli**, representante da Associação
25 dos Amigos do Museu de Santo André, no segmento reservado a representantes da sociedade
26 civil; **Wagner Baqueiro Ramos**, representante da **Ucilar União Comercial Industrial**; **Sérgio**
27 **Pama, Daniela Silva, Fábio Oyakawa, Thiago Barbosa Martins, Gabriel Davele Garcia**,
28 no segmento reservado às pessoas físicas; **Júlio Bastos**, representando o Conselho Municipal,
29 **COMUGESAN** do município de Santo André no segmento reservado aos conselhos
30 municipais; deputada estadual **Carla Morando**, no segmento reservado aos Parlamentares. O
31 inteiro teor transcrito das falas e registros segue anexo à presente Ata. Encerrada a participação
32 dos representantes do plenário, passou-se à etapa das respostas e comentários por parte dos
33 representantes do empreendedor **Luiz Cortez e Epaminondas Duarte Júnior**, representantes
34 da **Companhia do Metropolitano de São Paulo - METRÔ**, seguida por **Fernando**
35 **Kertzman**, da **Geotec Consultoria Ambiental**, da equipe responsável pelo estudo técnico,
36 seguida dos comentários finais feitos por **Mailer Sene Amaral**, representante da **Cetesb**. Após
37 constatar e informar que todas as etapas da Audiência haviam sido regularmente cumpridas, o
38 Secretário-Executivo **Anselmo Guimarães** reiterou que todo e qualquer interessado teria ainda
39 o prazo regimental de 05 (cinco) dias úteis, para enviar contribuições ou sugestões que tenham
40 por finalidade o aperfeiçoamento do projeto, para o e-mail consema@sp.gov.br. Por fim,
41 agradeceu a presença de todos e declarou encerrados os trabalhos da presente audiência. Anexo
42 à presente ata, segue a transcrição integral das falas. Eu, **Anselmo Guimarães de Oliveira**,
43 Secretário-Executivo do CONSEMA, lavrei e assino a presente ata.

Locutores:

Anselmo Guimarães

Myler Ceni do Amaral

Luiz Cortês

Epaminondas Duarte Junior

Fernando Kertzman

Silvia Elena Passareli

LD 1 - Locutor desconhecido 01

Wagner Barqueiro Ramos

Thiago Barbosa Martins

Julia Bastos

Carla Morando

[00:23:22] Anselmo Guimarães

Eu creio que nós já podemos começar, são 17 horas e 15 minutos, tudo ok? Então, sejam bem-vindos e bem-vindas. Meu nome é Anselmo Guimarães, sou secretário executivo do CONSEMA, e aqui em nome da Secretária de Meio Ambiente e Infraestrutura e Logística do Estado de São Paulo, presidente do CONSEMA, Doutora Natalia Rezende, declaro aberto os trabalhos da presente audiência pública.

Hoje nós trataremos do empreendimento. Hoje um empreendimento aqui é a linha 20 rosa, Santa Marina, Santo André e prolongamento da linha 2 verde, Vila Madalena, Cerro Corá, é o estudo de impacto ambiental e o respectivo relatório de impacto ao meio ambiente.

Eu peço só o apoio aqui da produção, que eu não estou conseguindo passar o slide aqui.

Gostaria que antes de mais nada de cumprimentar e agradecer pela presença do diretor de engenharia e planejamento do Metrô, Paulo Sérgio Amalfi Meca, também a segunda Tenente, Luisa de Souza Martins, representando aqui a Polícia Militar do Estado de São Paulo. Eu gostaria de agradecer a presença da deputada Ana Serra, também da deputada Carla Morando, que está conosco

na plataforma de videoconferência, cumprimentar também os representantes da Polícia Militar Ambiental. Da mesma forma, cumprimentar também os representantes da Câmara Municipal de São Bernardo do Campo, em nome de Jorge Araújo da Silva, obrigado pela presença, também Roberto Tonobom, que está representando o mandato do vereador Ricardo Álvarez, e toda a sociedade aqui de Santo André, muito obrigado pela participação.

Então, como nós estávamos falando, é uma audiência pública híbrida, quem estiver no ambiente de videoconferência, nós solicitamos a gentileza de manter os microfones fechados e, de preferência, fazer o uso do fone de ouvido. Para todos que nos acompanham, o acesso para a audiência pública, esse endereço que está na tela, www.semil.sp.gov.br/consema, lá o interessado ou a interessada irá acessar uma tela de cadastro, onde vai preencher seus dados e, ao término, vai receber dois links. Um, caso vai fazer uso da palavra "online" ou por escrito, pode encaminhar e vai para plataforma de conferência ou nos acompanha também pela plataforma YouTube.

A composição da mesa diretora dos trabalhos ela é feita sempre com o secretário executivo do CONSEMA e também por um representante da CETESB e hoje está com a gente, Mailer Sene Amaral, representando aqui a CETESB, daqui a pouco ela vai fazer as suas contribuições, as suas considerações iniciais. E até dois conselheiros do CONSEMA, caso estivessem aqui presentes na audiência pública, estariam também compondo a mesa conosco. Antes de passar ao esclarecimento dos ritos da audiência pública, queria falar um pouco do CONSEMA, que é o principal órgão consultivo normativo e recursal integrante do sistema ambiental Paulista, cujas atribuições estão previstas na própria Constituição do Estado no seu artigo 193.

O CONSEMA possui como principais atribuições: o estabelecimento de normas relativas à avaliação, recuperação e qualidade do meio ambiente, também a avaliação de políticas públicas de relevante interesse para a sociedade paulista na esfera ambiental, apreciar os estudos de impacto ambiental e também se manifestar sob instituição de unidades de conservação, zoneamentos, planos de manejo, além da condução de audiências públicas que versam sobre assuntos de interesse ambiental na forma da lei.

As audiências públicas, elas são regidas pela legislação que está na tela, que é a Lei Estadual número 9.509 de 97, que estabelece a Política Estadual do Meio Ambiente, também a Lei Estadual número 13.507 de 2009, que rege o CONSEMA, e também a Deliberação Normativa 1 de 2011, que estabelece as regras para convocação e condução, das audiências públicas. As audiências públicas possuem como definição ser eventos abertos públicos, onde são apresentados os aspectos ambientais do projeto ou da proposta a todos os interessados.

Tem como objetivo diminuir dúvidas e conhecer a opinião pública, recolhendo críticas e sugestões sobre projetos de licenciamento ambiental sujeitos à EIA/RIMA, também criação ou alteração de unidades de conservação, zoneamento ecológico-econômico e outras questões de interesse ambiental na forma da lei. O edital de convocação é publicado no Diário Oficial, e na sequência, difundido e divulgado na mídia pelos representantes do proponente.

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

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

Para o desenvolvimento dos trabalhos, o CONSEMA definiu a divisão em três partes, então, a primeira parte terá lugar à apresentação dos estudos, então, nós vamos convidar aqui os representantes do empreendedor e da equipe que fez o estudo técnico, na sequência, nós teremos a parte central, que é a participação dos interessados e interessadas e ao término, o momento de respostas e comentários. As falas serão feitas no intervalo de tempo e, de acordo com a ordem de inscrição, respeitando o segmento de representação que nós trataremos daqui a alguns instantes, sendo que cada inscrito tem direito a uma manifestação, e as inscrições para o uso da palavra, elas se encerram 60 minutos após a abertura dos trabalhos, então nós iniciamos às 17 horas e 15 minutos, então terá até às 18 horas e 15 minutos para fazer as inscrições, então quem estiver online pode se cadastrar no formulário eletrônico, que na verdade o endereço é www.semil.sp.gov.br/consema, mas

esse endereço está antigo, mas caso alguém entre nesse, também será redirecionado para o novo. O uso da palavra quem se cadastrar vai receber um link para o acesso à plataforma Microsoft Teams, e aqueles que optarem por também encaminhar a manifestação por escrito podem fazê-lo no próprio formulário eletrônico que nós vamos efetuar a leitura aqui no momento. E quem estiver aqui presencialmente, o CONSEMA ele preza pela oralidade, então a gente pede que vá até a mesa receptora dos trabalhos, que vai anotar o nome e de quem a pessoa e qual que é o segmento que estiver representando, e nós vamos chamar aqui para subir até o palco para poder fazer a sua manifestação. Então nós vamos passar, então, aos momentos da audiência pública.

Então, a primeira parte são as apresentações do estudo, então, inicialmente nós teremos a participação dos representantes do empreendedor, que terá até 15 minutos para fazer a exposição sobre a proposta e a localização, e uma apresentação inicial do projeto. Na sequência nós teremos 30 minutos para a exposição pela equipe responsável pela elaboração do estudo técnico, que vai abordar os aspectos ambientais da proposta.

A segunda parte, que é a parte principal, que é justamente o objeto aqui principal dessa audiência pública, nós teremos a participação aqui dos membros do plenário, tanto o presencial quanto o virtual. Inicia-se com a fala de representante do Ministério Público, cada um por cinco minutos; depois os representantes de entidades organizadas da sociedade civil, cada um terá cinco minutos; depois, as pessoas físicas, ou seja, os cidadãos ou cidadãs que não estão aqui representando exatamente alguma entidade, esse momento são três minutos para cada um. Na sequência, nós teremos a fala de representantes de órgãos ou entidades públicos, membros de conselhos de meio ambiente; e se encerram com as falas dos parlamentares e também dos representantes do Poder Executivo. Esses dois seguimentos são aqueles únicos que, por conta muitas vezes da agenda dos parlamentares, da autoridade, eles podem pedir antecipação da fala, caso tenham um motivo de força maior, não possam ficar até o término da audiência, a gente pede que nos sinalizem, a gente antecipa o uso da palavra dentro desse bloco de participação do plenário.

E a terceira parte, que são as respostas e comentários, então nesse momento os representantes do empreendedor terão novos 15 minutos e também os representantes da equipe responsável pelo estudo técnico terão também 15 minutos para que possam oferecer aqui respostas, comentários sobre acerca daquilo que foi colocado aqui na audiência pública. Caso houvesse conselheiros do CONSEMA, seria esse momento de participação e a gente encerra com os comentários finais da CETESP.

Outras considerações por escrito podem ser encaminhados em até cinco dias úteis, a partir do término dessa audiência pública, para esse endereço que está na tela que é o consema@sp.gov.br. Então, todas essas pessoas que quiserem encaminhar documentos, outras contribuições que fizerem, por favor, nos encaminhem. Aqueles que estão aqui na plataforma de videoconferência já estão devidamente inscritos, nós vamos fazer o chamamento de acordo com uma ordem de participação, só para informar a todos e todas, estão conosco aqui, a deputada estadual Carla Morando, obrigado pela participação e também Tiago Barbosa Martins, obrigado pela presença aqui conosco.

Dito isso, antes de darmos continuidade, gostaria de chamar aqui, para fazer uso da palavra, a gerente do setor de licenciamento de empreendimentos de transporte não rodoviário da CETESB, Mailer Sene Amaral, obrigado pela participação, por favor, a palavra é sua, Mailer.

[00:34:17] Mailer Sene Amaral

Boa tarde, Anselmo, boa tarde a todos, mais uma vez estou tendo essa oportunidade de participar da audiência pública do Metrô. É um empreendimento que a gente entende que é de grande interesse da população, ajuda muito na questão da mobilidade aqui tanto no município de São Paulo, como na região metropolitana, então, a gente entende essa necessidade.

Queria só explicar rapidamente como que é o rito do licenciamento na CETESB. Primeiramente, o Metrô entra com um plano de estudo para subsidiar a elaboração do termo de referência, a CETESB emite um parecer com o termo de referência para a elaboração dos estudos de impacto ambiental. A partir disso, o Metrô fazendo os estudos, eles encaminham para nós, submete a nós aonde nós estamos nessa etapa que é a etapa do licenciamento prévio. A

CETESB, a nossa equipe, é uma equipe multidisciplinar que avalia os estudos elaborados para o Metrô e dentro do rito do licenciamento tem essa parte da audiência pública, que é muito importante para a nossa análise que as contribuições da população para subsidiar a análise dos técnicos da CETESB, então isso que é muito importante para vocês, a contribuição da população nessa parte.

A partir disso daí, da fase de licenciamento prévio, a partir da audiência pública, essas contribuições são consideradas na nossa análise, nós vamos, a partir disso daí, fazer uma requisição de informações complementares para o Metrô, pedindo os esclarecimentos, o que a gente achar necessário em relação para complementar os estudos.

Depois disso é feito a análise e, se a equipe entender pela viabilidade do empreendimento é emitida a licença ambiental prévia.

Desculpa, é emitido um parecer, entendendo pela viabilidade, e isso ainda é submetido ao CONSEMA, e aí ao CONSEMA, se eles entenderem e concordarem com o parecer da CETESB, dessa equipe, aí é emitido a licença ambiental prévia. Isso ainda não é a fase de instalação, é a fase de viabilidade ambiental. Depois, a partir disso, da Licença Prévia, são feitos condicionantes e novos estudos e complementações que eles vão nos atenderem quando por ocasião da solicitação da licença ambiental de instalação. Aí nós vamos analisar e, se os estudos tiver de acordo, entender que foi atendido essas exigências, é emitido a licença ambiental de instalação e, a partir daí, o Metrô é autorizado a começar as obras.

Acho que, por enquanto, é isso, então, por isso que a gente fala que é muito importante a participação da sociedade, e além do mais, eu queria acrescentar que a minha equipe, eu estou representando a CETESB, a minha equipe está participando de forma online, acompanhando e ouvindo também os questionamentos de vocês e as contribuições também, tá bom? Obrigada Anselmo, acho que é por isso, por enquanto.

[00:38:26] Anselmo Guimarães

Muito obrigado, Mailer Sene Amaral, gerente do setor de licenciamento responsável pelo estudo, pela análise do projeto aqui em questão. Antes de a gente dar continuidade só repetindo, aqueles que quiserem participar online, a

gente pede que se inscreva nesse endereço, que está na tela aqui nesse momento, é www.semil.sp.gov.br/consema e coloquem lá, quando estiverem preenchendo o formulário de inscrição, que coloquem lá o interesse em participar oral de forma virtual ou por inscrito e, ao término, ele receberá o link para a participação da plataforma Teams ou para encaminhamento da sua questão.

Então, dito isso, gostaríamos, então, de convidar a todos para passar ao início das exposições, para isso, nós vamos, então, chamar inicialmente, para fazer o uso da palavra, Epaminondas Duarte Junior, ele que representa aqui, que vai fazer a exposição pela companhia do Metropolitano de São Paulo, Metrô, e também, está o Cortez, Luiz Cortez, também do Metrô, sejam bem-vindos para esse momento, são 15 minutos de fala. Eu agradeço pela participação, a palavra é de vocês.

Cortez, nós não estamos ouvindo aqui, não sei se está ligado lá o microfone dele, só a gentileza só da produção. Agora sim, obrigado, Cortez.

[00:40:24] Luiz Cortez

Boa tarde, cumprimentar a mesa, agradecer a presença de todos e todas, presencial, tanto presencial quanto online. Vou usar esse primeiro minuto para fazer esclarecimentos a respeito do processo de desapropriação, que a gente sabe que é um tema que causa grandes preocupações a toda a população, as pessoas que percebem que vão ser afetadas, deixar claro alguns aspectos.

O primeiro ponto, o Metrô faz todos os pagamentos das desapropriações, por depósito em conta, não são usados precatórios de maneira nenhuma, é sempre pagamento à vista mediante transferência bancária. O Metrô faz todas as desapropriações a valor de mercado, que considera inclusive as bem-feitorias que tenham sido feitas no imóvel, mesmo que não estejam devidamente regularizadas na prefeitura. O processo de desapropriação ele prevê a publicação de um decreto de utilidade pública, só depois da publicação do decreto de utilidade pública, é que funcionários do Metro, da nossa equipe de comunicação com a comunidade, vão entrar em contato com os proprietários, vão fazer a primeira abordagem alertar aos proprietários de que eles estão incluídos, arrolados dentro da área do decreto de utilidade pública e, antes disso, qualquer visita é espúria, não aceitem. Nesse momento, então, a

partir desse momento, será feito um cadastro individual dos imóveis para identificar o real proprietário, será feito uma avaliação individual, um laudo de avaliação de cada um dos imóveis, a equipe jurídica do Metrô, então, vai entrar em contato com esse proprietário que já foi visitado e vai fazer uma proposta de desapropriação amigável, ou seja, de compra e venda normal, como se fosse uma compra e venda no mercado. Não sendo possível esse acordo a valor de mercado, porque o proprietário entende que não está adequado, então vai ser ajuizada uma ação de desapropriação e ai chegar ao valor final, ou seja, através da contraproposta do proprietário, seja através de um laudo final elaborado por um perito designado pelo juiz, mas o pagamento é sempre feito em dinheiro, um crédito bancário, nunca é o pagamento por precatórios e sempre a valor de mercado considerando todas as benfeitorias, só queria deixar esses esclarecimentos, porque a gente sabe que são dois pontos que provocam muita preocupação, que seja a valor venal, não é, e que seja pago com precatórios, que também não é. Vou passar a palavra aqui para o engenheiro Epaminondas Duarte Júnior, que vai nos apresentar o anteprojeto de engenharia, muito obrigado.

[00:43:16] Epaminondas Duarte Júnior

Boa noite a todos, aqui um pequeno sumário como o tempo é rápido, o tempo é pequeno, eu serei bastante rápido, mas durante as perguntas e respostas nós teremos tempo para poder responder se houver alguma dúvida. Passaremos sempre pela caracterização, depois sobre o projeto, depois a demanda, o perfil da linha, um detalhamento das estações em Santo André, benefícios sociais do empreendimento e um cronograma preliminar.

Bom, a linha, eu vou começar dizendo que ela começa na estação Santo André da CPTM, passa pelo município de Santo André, como podemos ver, depois, São Bernardo entra no município de São Paulo, segue em direção a Avenida Faria Lima, passando pela Hélio Pelegrino, perto de Itaim, em direção a Pinheiros, passa pela Avenida Faria Lima, Pinheiros, Vila Madalena, onde nós teremos a integração futura com a linha 2 verde na estação Cerro Corá e chega na Lapa e posteriormente chega até Santa Marina.

Bom, a linha... o importante dessa linha, que ela passa em regiões bastante... com bastante número de população e também com bastante

número de empregos. Se nós olharmos a quantidade de empregos indicada no nosso slide, poderemos ver que cerca de 80% dos empregos são terciários, comércio e serviço, então será uma linha muito importante para aproximação das pessoas com relação a emprego e também aquelas pessoas que estarão na área de influência direta da linha.

Uma passagem rápida sobre a linha, cada uma das estações, então começando: Santo André, integração com a linha 10 da CPTM e com as linhas de ônibus em todas elas e também o corredor ABD, Portugal a próxima estação, Príncipe de Gales e Afonsina que fica na divisa de Santo André com São Bernardo, já estamos entrando em São Bernardo, Rudge Ramos, Taboão, Paulicéia, Liviero, Arlindo Vieira, Município de São Paulo, Abrão de Moraes, Saúde, integração com a linha 1 azul, posteriormente, em Indianópolis, Rubem Berta, Moema, integração com a linha 5, eu vou mostrar em seguida, Hélio Pelegrino, Jesuíno Arruda e Tabapuã, as duas no leito da Avenida Faria Lima, Girassol na região de Vila Madalena, Serro Corá, lá na altura de Serro Corá, que vai se integrar com a linha 2 Verde, Vila Romana, Lapa e Santa Marina.

Alguns números, essa linha é uma linha de bastante números, né? Então vamos lá, 33 quilômetros de extensão, 24 estações, uma demanda que eu vou mostrar logo em seguida, de 1,3 milhões de passageiros por dia útil, uma frota total necessária de 50 trens, um intervalo entre trens, de 133 segundos em média, no horário de pico, três subestações, 26 retificadoras, dois pátios que eu vou mostrar em seguida também, e as estações de uma profundidade média de 33 metros.

No anteprojeto de engenharia há uma série de detalhes de como serão vencidos essa profundidade, como será vencida essa profundidade com algumas inovações, mas que, devido ao tempo, a gente não consegue mostrar nessa nossa pequena apresentação e rápida apresentação.

Uma distância média entre estações de 1.400 metros aproximadamente, existem estações com 900, existem estações com 1.400 metros, dependendo da região por onde passa o traçado da linha 20.

E aí também a estação Cerro Corá, que vai ser a integração com a linha 2 verde. Então há uma extensão, a partir de Vila Madalena até Cerro Corá, então será uma estação muito grande, de integração entre as duas linhas. E um

carregamento na hora pico da manhã da linha 2 verde, 50 mil passageiros por hora pico em média para determinar a frota.

O carregamento, como eu disse, 1,3 milhões de passageiros por dia, esse fluxo é passageiros por hora pico da manhã por sentido, logicamente, que a tarde deve ser parecida com esse carregamento, mas, no total diário, 1,3 milhões de pessoas, que são algumas linhas hoje em operação, como linha 3, linha 2, linha 1 azul.

Bom, aqui estamos mostrando o perfil geológico, então, a linha é totalmente em subterrâneo, mas a gente vê que o perfil, onde nós temos o traçado da linha, ele é totalmente irregular, então, por isso aquela profundidade que a gente falou de em média, de aquela profundidade de 33 metros de profundidade, e aí a gente vê todo o perfil, que também está detalhado no anteprojeto.

Aqui nós estamos apresentando rapidamente o traçado por onde passará a extensão da linha 2 verde até Cerro Corá, a linha também... esse prolongamento da linha 2 também será todo subterrâneo. Em um momento do anteprojeto, se foi pensado em passar pela Vila Madalena, mas uma das alternativas chegou à conclusão de que seria melhor fazer essa extensão, inclusive para a operação da linha 2 verde. Perdão, perdão, deixa eu voltar, apertei duas vezes, a sim, agora sim, essa figura é pesada, ela demora um pouquinho.

Serão, como eu disse, dois pátios, primeiro, nós estamos apresentando Santa Marina, Santa Marina, como a gente viu no traçado, no desenho anterior, naquela região acima um pouquinho da Lapa, região norte, noroeste, de São Paulo, onde existia uma antiga fábrica nessa região, todos os cuidados com relação ao meio ambiente foram tomados durante a elaboração do anteprojeto de engenharia.

E muito importante, neste estacionamento, e pátio, de manutenção, serão no terminal, terá duas vagas, 24 no pátio e um total de 35 vagas nesse pátio. A área total do terreno de 258 mil metros quadrados, dos quais serão aproveitados no pátio e na estação, 183 mil metros quadrados.

O outro pátio, o pátio Santo André, que terá uma área de terreno de 120 mil metros quadrados, dos quais serão ocupados, área do terreno, dos quais serão

ocupados cerca de 76 mil metros quadrados. Um detalhamento rápido, uma amostra das estações: estação Afonsina, é possível ver o corpo da estação tracejado, esse primeiro tracejado seria o eixo por onde vai passar o traçado da linha, temos o segundo tracejado, o corpo, os acessos ABC, a integração com o futuro BRT, aquela parte mais escura, daquela parte mais escura, as pessoas ao sair da linha 20 poderão acessar direto, segundo o anteprojeto, no caso o BRT e vice-versa, o pessoal do BRT também vai poder fazer esse caminho todo ele aí, são três... A estação terá uma demanda de aproximadamente 25 mil passageiros por dia, numa profundidade de 28 metros. O método construtivo é vala céu aberto central, como a gente vê, ela não está no eixo da via, então, pode ser um VCA central, e a integração, como eu disse, com o BRT ABC.

Estação Príncipe de Gales, demanda de 20 mil, profundidade de 35 metros, poço central também. O eixo dela não está sobre a via, então é possível você fazer um poço onde entrarão todos os funcionários, todo o material e onde será feito, e a partir daí, com a escavação da tuneladora, porque a linha vai ser toda ela, como eu disse, em subterrâneo, será possível acessar a estação.

A estação Portugal, aí na avenida Portugal, uma demanda de 40 mil, uma profundidade de 30, aí o poço, será lateral, porque, como a gente pode ver, a linha está... a estação, a estação Portugal, ela está no eixo da avenida Portugal, logicamente que é subterrâneo, por isso que o poço é lateral, o poço de entrada lateral, e ele chega até onde tem o traçado por onde passará a linha, e também são três, três acessos.

Finalmente, das estações aqui em Santo André, aquela estação de integração junto à linha da CPTM, que é a estação Santo André, com uma demanda muito forte, aproximadamente 55 mil passageiros por dia, é uma demanda bastante considerável, uma profundidade de 36 mil metros e o poço central também, e o poço porque a estação está fora do eixo, como a gente pode observar.

Bom, aqui um exercício que se faz porque todo mundo sabe que no caso de implantação de uma linha de Metrô, há um ganho de tempo muito grande para aqueles usuários, mas também há um ganho de tempo muito grande para aqueles que não são usuários, por quê? Porque a pessoa deixa de usar ônibus, deixa de usar o carro, tá? E aí tem uma série de benefícios que são

calculados por uma metodologia que o Metrô adotou já há vários anos, indicado pelo Banco Mundial, mas que outros utilizam de outro jeito, mas que, no geral, redução de tempos de viagem 61 % responsável pelos benefícios sociais, isso aí é para toda a sociedade, não é apenas para o usuário da linha 20, é para todos, e ele é calculado com e sem a linha de Metrô, e é uma subtração entre os dois. E tem também alguns indicadores, por exemplo, redução da emissão de poluentes de gases de efeito estufa, o Metrô é totalmente elétrico, utiliza energia elétrica, consumo de combustível e outros, todos eles aí. Isso aí, monetizado, representa uma quantidade de 3 bilhões de reais e 500 milhões por ano, esse exercício é muito importante porque isso significa que se houvesse o recolhimento deste recurso, 3,5 bi, isso pagaria a linha 10, 12, 15 anos, estaria totalmente pago, só que é apenas monetizado porque é tudo para a sociedade.

Finalmente, eu queria dizer para vocês sobre um cronograma preliminar, todo mundo sabe que um cronograma ele depende de uma série de detalhes, recurso, condições, por exemplo, de desapropriação, se entra todo mundo na justiça, algumas coisas assim. Então, este é um calendário técnico, feito pela equipe de projetos junto com o pessoal do EIA/RIMA, nós somos obrigados a dizer, quando é que começaria, eu estou falando neste momento do anteprojeto de engenharia, o próximo passo é o projeto básico, o projeto de engenharia e do EIA/RIMA que será apresentado em seguida, o próximo passo é o projeto básico que vai realmente dar condições para as licitações de obra, e, por esse, se houver tudo nessa sequência, a gente pode ver que a linha estaria funcionando em 2035, mas vai depender de uma série de condições que terão que ser obedecidas daí para frente, inclusive, projeto básico, projeto executivo, as licitações prá obra.

Eu deixo aqui para vocês os contatos oficiais de relacionamento do Metrô, tanto o site quanto esse e-mail, documentoscgp@metrospe.com.br, os demais canais, que é o site do Metrô, o Fale Conosco, e um 0800 que funciona das 5 às 24 horas todos os dias.

Muito obrigado e aguardo as perguntas no horário definido pela mesa, muito obrigado.

[00:58:21] Anselmo Guimarães

Muito obrigado, Epaminondas Duarte Junior pela exposição, agradeço também ao Luiz Cortez pelo esclarecimento, até avançou um pouquinho, mas como era importante o recado dele, já tinha comunicado, pedimos a compreensão então de todos, virem ceder esse tempo, muito obrigado pelo esclarecimento preliminar.

Dito isso, gostaria, então, agora, de chamar Fernando Kertzman, ele é da consultoria GEOTEC, ele terá agora, nesse momento, um tempo reservado para que ele possa fazer a exposição técnica dos estudos realizados.

Enquanto isso, cumprimento aqui a Secretária de Junta de Planejamento e Licenciamento, Marília Formoso Camargo, obrigado pela participação secretária, e também a Diretora de Desenvolvimento de Projetos Urbanos, Carla Sanchez, muito obrigado pela participação. Só informando novamente aqui conosco na plataforma de videoconferência está deputada a estadual Carla Morando e também a deputada estadual Ana Serra. Aqui também registrando Leandro Marques, assessor do secretário do governo, Pedrinho Botero, de Santo André, obrigado pela participação. Fernando Kertzman a palavra é sua, então são 30 minutos, obrigado.

[00:59:34] Fernando Kertzman

Eu que agradeço, meu nome é Fernando, eu sou geólogo, sou da empresa que fez o estudo de impacto ambiental, na verdade, eu falo aqui em nome de um consórcio, nós somos três empresas, a GPO, a Geocompany e a GEOTEC, tem aqui representantes da equipe técnica, da equipe que fez o EIA, e eu vou apresentar, então, um estudo de impacto ambiental, o EIA e o RIMA.

O que é esse estudo? A gente vai falar sobre o que? Sob informações gerais, sobre os diagnósticos ambientais que foram realizados, a perspectiva de impactos em medidas mitigadoras, os planos de programas ambientais e o prognóstico. O EIA tá a disposição no site do CONSEMA, no site da Secretaria do Meio Ambiente, tem aqui uma via aqui no auditório que ficou também a disposição, é um estudo bastante robusto, são mais de 2 mil páginas, 160 mapas e nós vamos passar aqui os principais aspectos desse estudo.

Queria dizer um aspecto importante também que foi muito interessante, o Metrô contratou junto o projeto, o anteprojeto, e o estudo de impacto ambiental,

e a equipe de meio ambiente do Metrô que também está aqui presente, contribuiu muito nesse estudo com diretrizes e com normativas internas.

Qual é o objetivo do estudo? É identificar o local, as características ambientais da área onde vai ser feita esse empreendimento, a gente entendeu agora, Epaminondas explicou para a gente qual é a obra prevista, então a gente vai entender agora em que local essa obra vai ser feita, quais são as características socioambientais desse local, e aí, cruzando o empreendimento, com o diagnóstico ambiental, a gente vai ver quais são os impactos ambientais previstos e para esses impactos, quais são as medidas de controle e de compensação. Então isso é um EIA/RIMA, qual é o empreendimento, em que meio ambiente, quais são os impactos previstos, quais são as medidas propostas.

Então a gente está nessa fase, a Mailer já explicou, da CETESB, nós estamos na fase de apresentação do EIA para a obtenção de uma licença prévia, nós estamos mais ou menos no meio do caminho, depois de obter essa licença prévia, tem um detalhamento do projeto, a licença de instalação tem outras fases.

Como que é feito o estudo? É uma equipe multidisciplinar, então, tem geólogos, engenheiros, biólogos, sociólogos, geógrafos, e a gente estuda em três escalas diferentes, a gente estuda os aspectos de meio ambiente que vão ter na área diretamente afetada, que é a parte em amarelo, que é a área onde vai ser feita a obra, então, a área diretamente afetada pelo empreendimento.

Uma segunda área é o entorno, a gente chama de área de influência direta, então são mais ou menos 600 metros para cada lado do eixo, onde vai ser implantado essa obra linear, essa linha de Metrô. E, por último, é uma região, área regional, a área de influência indireta, que são as microbacias que drenam para essa região. Então, eu tenho um estudo que ele é feito em três escalas. e em três abordagens do geral ao particular.

Então, aqui no centro está a linha, a futura linha do Metrô, e em vermelho uma envoltória da área de influência indireta, seja para o meio físico, para o meio biótico, para o meio socioeconômico. Aqui é a mesma coisa, em rosa é a linha do Metrô, em amarelo é a área diretamente afetada, então é uma área mais próxima da linha, e a linha vermelha, propriamente da linha rosa, é a área diretamente afetada.

(Eu nunca sei onde eu tenho que apontar isso aqui para mudar... o slide.) Então são a área diretamente afetada, a área de influência direta, a área de influência indireta, em três grandes grupos de estudo, a gente chama de meio físico, então ali a direita em azul, aquela gotinha, são os aspectos do solo, relevo, geologia, clima, recursos hídricos, um outro grande grupo de estudos a gente chama de meio biótico, então é aquela folhinha verde, então flora, fauna, parques, unidades de conservação, e o terceiro grande grupo de estudos são os sócios econômicos, então a expansão urbana, para de legislação, qualidade de vida, mobilidade. Então o estudo é feito por uma equipe multidisciplinar, para o meio físico, meio biótico e meio sócio econômico em três áreas, área diretamente afetada, área do entorno e área de influência regional.

Para o meio físico a gente vai destacar alguns aspectos aqui, o primeiro deles são as sub-bacias, então tudo que está em azulzinho são drenagens naturais que existe aqui na região onde que vai ser afetado pela implantação desse empreendimento, esse é um aspecto importante porque é uma área totalmente urbanizada e que a questão de drenagem urbana tem um aspecto muito importante de alagamentos e drenagem, então a gente estuda isso tudo para a localização das estações.

Um segundo aspecto que a gente destaca são as questões de geologia e geotecnia, então essa linha tudo que está em amarelo e laranja, são áreas de rochas sedimentares, rochas mais argilosas ou arenosas, e o que está mais em verde ou vermelho são áreas de rochas mais duras, rochas cristalinas. Então essa linha vai ser toda em túnel, toda escavada, não tem nada de aéreo, então é toda uma escavação de subsolo e vai atravessar áreas mais brandas e áreas mais duras. Então ela tem um desafio geotécnico e geológico importante, e é uma linha muito grande, né? É a maior linha de Metrô que está projetada, são 30 quilômetros de extensão, né? São... vai atravessar por 42 córregos, 30 travessias são subterrâneas, então como foi dito ela está mais ou menos a 30 metros de profundidade essa linha, na média. Então ela... essas travessias não vão afetar os córregos, porque ela vai passar muito abaixo deles, mas 11 travessias são superficiais e oito aqui em Santo André. Então, uma das estações, a gente dá um exemplo aqui, a estação Abrão de Moraes, ali na Ricardo Jafet e que tem um córrego passando com a rio Ipiranga muito próximo dela.

Um outro aspecto importante é a questão do ruído, então aqui tem uma foto de um aparelho, ele mede o ruído, foram feitas diversas campanhas de medição de ruído atual, como ele é hoje, à noite e de dia, de manhã, de tarde, em vários horários, esse estudo está dentro protocolado no estudo, a gente chama isso de um V0, as condições de ruído que tem hoje. Como a gente está em uma área muito urbanizada, infelizmente já extrapola os limites permitidos na legislação em todos os pontos. A gente já tem mais ruído do que a lei permite, mas esse é um critério importante, a gente faz as medições e depois a gente faz o que a gente chama de uma modelagem. Então a gente coloca a fonte de ruído, aquele vermelho que está ali no meio, coloca como é que eu uso a ocupação hoje, onde é que estão os prédios, as escolas... de saúde, e faz uma projeção via computador, via modelagem matemática de como é que vai ser a emissão desse ruído nas estações e nos postos, para levar isso em consideração, inclusive a posição dos equipamentos, é uma medida bastante importante na fase de obras e também na fase de operação do empreendimento.

Outra questão ainda na área do meio físico são as áreas contaminadas. Então existem já diversas áreas sabidamente contaminadas, postos de gasolina, antigas oficinas, antigas fábricas, a própria CETESB tem esse cadastro e a gente identificou que na área do empreendimento a gente vai passar por 61 áreas com potencial de já estarem contaminadas e essas áreas vão acabar sendo recuperadas porque vai ser escavado todo o solo, vai ser tratado esse solo, então esse é um passivo importante desse empreendimento que vai ser tratado. Então, são áreas já conhecidas, aqui são sete aqui em Santo André, uma em São Bernardo e a maior parte lá em São Paulo.

Então, a gente viu vários aspectos do meio físico, vamos ver agora os aspectos do meio biótico. Do meio biótico, um aspecto muito importante é que a caracterização da vegetação, como é a vegetação onde vai ser implantada essa nova obra? Então a gente não identificou nenhum fragmento florestal, nenhuma mata em todo esse traçado, por outro lado, por conta até da urbanização muito intensa que essa região já apresenta, mas vai ter a supressão de várias árvores isoladas, então aquela foto mostra uma série de árvores de tamanhos diferentes, então a gente fez um cadastro preliminar, quando tiver o projeto detalhado isso vai ser feito rua por rua, árvore por

árvore, mas hoje a gente estima um total de aproximadamente mil e trezentas, mil e quatrocentas árvores que vão ser necessários suprimir para poder fazer essa obra, e aí tem um plantio compensatório, então também na fase de instalação vai ser feita uma quantificação disso tudo, vai passar para a CETESB e vai ser definido um plano de plantio compensatório. A mesma coisa em relação às áreas de preservação permanente, então todo o córrego existente define uma área de preservação permanente, que são mais ou menos 30 metros para cada lado, então apesar dos córregos estarem todos já muito degradados, continuam valendo essa caracterização como APP. Então essa obra vai intervir em 3,7 hectares de áreas de preservação permanente e vai ter que ser feito um plantio compensatório também por essa intervenção.

Então na próxima fase vai ter um acordo entre CETESB e Metrô para a emissão de uma autorização para a supressão de vegetação, intervenção em APP's e um plantio compensatório.

Em termos de unidade de conservação de parques. Então a única unidade de conservação próxima..., o traçado não vai pegar nenhuma unidade de conservação diretamente, não atinge nenhum parque, nenhuma unidade diretamente, mas indiretamente ele passa muito perto do Parque Estadual Fontes do Ipiranga. Então, vai ter uma estação, a estação Cursino, depois da estação Arlindo Vieira, que vão estar bastante próximas, que inclusive vão... vai ser bom para facilitar a visitação dessa unidade, inclusive o zoológico é ali perto, mas ela não vai ser afetada diretamente. Mas ela vai ser o objeto de uma compensação ambiental, então tem dois tipos de compensação, tem o plantio compensatório, e tem um que é feito em função do corte de árvores, intervenção em APP, e uma segunda compensação, que é uma compensação financeira em recursos, que vai ser definida, então, pela Secretaria do Meio Ambiente, o valor e a destinação dessa compensação, e ela é proporcional ao valor do empreendimento.

Em relação à vegetação a gente já viu, agora vamos ver em relação à fauna, a gente fez o levantamento em cima de ave e fauna, de pássaros. Então a gente manda uma equipe de biólogos, eles ficam também de noite, de manhã, fazendo a visitação de fauna, não tem captura. E o que se viu foi uma quantidade bastante expressiva, são 113 espécies de aves, então a gente tem muito passarinho, muita ave ainda, mesmo sendo áreas urbanas, e que são

pássaros acostumados com áreas urbanas. E ali próximo do parque Fontes do Ipiranga é onde tem a maior diversidade.

Então é feito também um estudo e depois vai ter que ser feito um monitoramento para perceber se teve algum impacto na ave e fauna ou não durante as obras e durante a fase de operação. Mas não tem nenhuma fauna... é um ambiente muito urbanizado então do ponto de vista ambiental, senso distrito, meio físico, meio biótico, não é uma obra que vai ter um grande impacto, mas no meio sócio econômico, ela é muito importante. Então a gente... eu vou passar aqui rápido, porque a Mailer já falou vários aspectos sobre a obra, mas ela é uma obra bastante importante, tem um número aqui 2,36, é um número interessante, ele é um índice de mobilidade, para vocês terem uma ideia no Brasil a média é 1 ponto 5, o que é esse... e aqui é 2,36, é o dobro, muito maior, quase o dobro, isso quer dizer o número de viagens pela população da região. Então, na média, eu pego a quantidade de pessoas que moram na região e dividir pelo número de viagens que eles fazem dá 2,36, ou seja, dá mais de uma ida e volta por dia. Então, as pessoas usam muito essa linha, muito transporte nessa área do empreendimento que, por si só, já justifica ele. Aqui ele vai passar... então aqui a gente já viu, lá no ponto esquerdo, ele sai lá dá Lapa, Santa Marina, passa Cerro Corá, liga com a linha 2 e vem seguindo pela Faria Lima, pela Tabapuã, Hélio Pellegrino, passa no Itaim chega na Saúde, Cursino, e aí ele segue aqui para o ABC. Então a gente tem uma área totalmente urbanizada, com renda familiar, com classe média, é diferente, é muito mais concentrado ali na região de São Paulo, mas aqui é muito significativo, inclusive essa é a primeira linha que vai sair de São Paulo, que vai vir aqui para o ABC.

Então, são algumas características sociais, aqui tem a questão da dinâmica demográfica, existe, claramente, um fluxo pendular do ABC para São Paulo, mas também tem um fluxo dentro do ABC, então essa linha vai ser muito interessante, muito importante para a população que usa transporte público. É uma demanda muito antiga aqui na região, então a ideia é fazer essa linha, ela está toda projetada para atender essas demandas e atender as conexões com linhas de Metrô, com linhas de CPTM, com terminais de ônibus, ela é totalmente integrada. Aqui já foi comentado pelo Cortez, a questão de áreas de desapropriação, então o estudo está numa fase ainda preliminar, como a gente

viu, e vai ter a fase depois de detalhamento do projeto, mas estima-se que vai ser necessário a desapropriação de áreas para poder fazer as estações e os poços, isso tudo vai ser detalhado e caracterizado na próxima fase de estudo, hoje é muito superficial, é muito regional, a mesma coisa em cima de impactos no patrimônio histórico cultural e natural, a gente está tendo várias conversas com os órgãos, com o IPHAM, com o CONPRESP, com o CONDEPHAAT, são vários bens tombados ou isolados nessa faixa do entorno de 600 metros, então vão ter várias ações de preservação de patrimônio, de divulgação de patrimônio. mas a linha diretamente não vai afetar nenhum deles, mas eles estão todos na área de influência, nos 600 metros.

Bom, a gente entendeu o empreendimento e entendeu o diagnóstico ambiental, então o que a gente faz? A gente prevê os impactos ambientais que podem ocorrer e a gente classifica esses impactos em nível baixo, médio, alto e muito alto. A grande maioria dos impactos são os verdes... tem verde e amarelo, que são de nível baixo e médio. Mas existem, sim, impactos de alto e muito alto grau que precisam, então, de medidas mitigadoras e de medidas compensatórias. Cada impacto ambiental está descrito no EIA no detalhe e está classificado se ele é de baixa, média ou alta relevância, onde ele está localizado, se ele é temporário ou permanente, se ele é positivo ou negativo, em que fase que ele vai atingir... vai estar no empreendimento, então essa é uma parte muito importante do EIA, que são a caracterização dos impactos.

Na fase de planejamento..., a gente divide também em partes, porque a fase antes da obra, a gente chama de planejamento, na fase durante as obras e na fase de operação, e os impactos podem ser no meio socioeconômico, no meio físico ou no meio biótico, nas três fases.

Então, na fase de planejamento, a geração de expectativa da população é o impacto mais importante, mais significativo e para isso que tem essa audiência pública e também outros canais de comunicação que são para receber os reclamos e as opiniões e adaptar então o estudo e o projeto e os programas com essas intervenções de vocês, então essa audiência ela é muito importante e, depois, tem um canal permanente aí do CONSEMA, da CETESB, para receber essas contribuições.

Então, a gente classifica a geração de expectativas, o que vai acontecer durante a implantação já da obra, então não é mais expectativa, mas vai mudar

trânsito no lugar da obra, vai ter barulho, vai ter poeira, vai ter caminhão transportando solo. Então vão ter uma série de intervenções que vão mudar o dia a dia de quem está no entorno da obra, e vão ter uma série que a gente chama de impactos negativos temporários ligados à obra, mas tem impactos também positivos, geração de emprego, geração de renda, aumento de mobilidade econômica na região. Ainda na fase de implantação, existem impactos no meio físico, com uma interferência nas áreas contaminadas, com uma alteração do ar, para a poeira, ruído, então, para cada impacto, tem um plano de ação e uma medida de controle, a mesma coisa para o meio biótico, em relação à perda de árvores, intervenção no parque, perto do parque.

Já na operação, são outros tipos de impactos, na fase de funcionamento da obra. E aí os impactos, eles são muito mais socioeconômicos e são muito mais positivos, tem a questão da mobilidade, da diminuição de poluição, por não uso de carro e uso transporte coletivo, então eles são positivos, os impactos, e eles são permanentes, então os impactos durante as obras são negativos e são temporários e na fase de operação eles são mais para positivos e mais para permanentes.

Então no total foram identificados 51 impactos, os positivos e os negativos, em que meio que é, se é sócio, se é biótico, se é físico e são propostas uma série de planos e programas, são mais de 100 medidas mitigadoras, tudo está registrado no EIA, no RIMA. O RIMA ele é um relatório... é um resumo do EIA, ele é feito em uma linguagem mais acessível, o EIA é uma linguagem muito mais técnica, e tudo isso vai ter que ser com os compromissos do empreendedor para poder ter as licenças ambientais e fazer a implantação do empreendimento.

Então, a gente finaliza com o prognóstico: Os estudos ambientais diz que o empreendimento claramente vai ser muito relevante para a mobilidade urbana, vai melhorar muito a condição de deslocamento entre o ABC e São Paulo, e dentro de São Paulo mesmo, entre Lapa, Faria Lima e Itaim, e haverá uma redução de emissão atmosféricas, de acidentes e de consumo de combustível. Então, esse é um quadro geral do estudo do empreendimento, já foi apresentada a tabela no começo, mas calcula-se um ganho até de R\$ 3,5 bilhões por ano com a economia, com a melhor qualidade de vida, de redução

de acidentes redução de consumo, o que justifica plenamente esse empreendimento.

Então aqui concluindo, a equipe que elaborou o estudo, ela não é uma equipe do Metrô é uma equipe contratada, a gente é independente, mas claramente a gente percebe uma melhoria nas condições de deslocamento que esse empreendimento vai propor. Tem uma série de impactos? Sim, tem uma série de impactos, mas é possível, é viável, que esses impactos sejam conciliados, seja com a legislação vigente, com a fiscalização, com os órgãos de controle. A região onde vai ser implantado o empreendimento vai ser bastante valorizada e vai ter uma redução na tendência de degradação ambiental.

Então a gente declara, então a equipe, a responsável declara a viabilidade do ponto de vista ambiental da localização desse empreendimento, que é a linha 20 como nova e um prolongamento da linha 20 até a linha 2 da Cerro Corá até a Vila Madalena.

Eu agradeço e fico à disposição para perguntas aqui, é uma relação do pessoal que fez o estudo, a gente fica à disposição de vocês, muito obrigado.

[01:21:21] Anselmo Guimarães

Muito obrigado, esse então, foi a exposição de Fernando Kertzman da consultoria GEOTEC, obrigado pela exposição, tanto ele que quanto Epaminondas, as equipes responsáveis pelos estudos, vão ficar conosco até o término da audiência pública, e depois vão retornar aqui também para os esclarecimentos daquilo que for aqui colocado. Então, nós estamos aqui encerrando as inscrições para o uso da palavra e para as manifestações, nós temos aqui várias pessoas inscritas para fazer as suas exposições, então nós vamos começar aqui chamando os representantes das entidades da sociedade civil organizada, então vamos começar pelas inscrições que vieram da internet, sendo que a primeira inscrita é Silvia Helena Passarelli, ela que é da Associação Amigos Museus Santo André, ela optou pela manifestação oral aqui presencialmente. Então, só repetindo o nome, Silvia Elena Passarelli, ah, está aqui conosco, Sra. Silvia, seja bem-vinda, espero que o microfone esteja na posição... Perdão, tá muito alto. Muito obrigado, por favor são cinco minutos.

[01:22:42] Silvia Elena Passarelli

Eu só queria dizer, antes dos cinco minutos, que eu escrevi também lá, que falaram que eu tinha que escrever lá, então, você anota... tira o meu nome.

[Anselmo Guimarães] - Não atrapalha nada, só ajuda.

[Silvia Elena Passarelli] - Eu não vou falar duas vezes, não.

[Anselmo Guimarães] - Muito obrigado.

[Silvia Elena Passarelli] - Bom, obrigada pela oportunidade, boa noite, acho que já é boa noite, a todos e todas.

Eu tenho estudado muito aqui o ABC, principalmente na área de patrimônio e transporte sobre trilhos, e tem tido uma constância, eu vou fazer minha fala primeiro como cidadã, eu moro aqui, sei lá eu quanto tempo, fico entusiasmada de ver que eu vou visitar a família de Metrô. Eu só queria saber se é verdade, desculpa a pergunta assim descarada, mas é que nós temos uma expectativa que todo ano eleitoral aparece uma nova linha de trem, de Metrô, de ônibus elevado. Eu já vi três EIA/RIMAS, ou não, dois EIA/RIMAS, esse é o segundo, o que me deixa muito animada, quando eu vejo o EIA/RIMA, eu falo, “opa, está chegando, acho que está chegando, que vai chegar, será que vem?” Daí a gente começa a se frustrar porque ele não aparece, eu já vi lançamento de prédio ao lado da estação do Metrô, e a estação não chegou, quer dizer, essa expectativa da população de que vai chegar, já teve até a compra de apartamento porque vai chegar e não chega, então a gente queria assim, ter um passo a mais do que o EAI/RIMA. E aí é uma pergunta, claro, para o Metrô, quais são as perspectivas? Será que vem mesmo? A gente pode ficar animado? Será que eu vou poder ir para São Paulo num único transporte, pegar o Metrô aqui e chegar na casa dos primos, chegar na área cultural? Será que os meus alunos vão poder chegar aqui de Metrô? Então essa é a minha primeira pergunta fortemente para o Metrô.

A segunda preocupação da gente é a questão da drenagem, hoje vocês tiveram sorte e não choveu, então vocês conseguiram chegar, a gente tem um problema sério aqui, e essa estação... A estação de Santo André e o terminal dos trens, o pátio de manobras, estão numa área que todo ano enche. O mapa que o Fernando apresentou aqui rapidamente, e eu peço desculpaA principalmente para a equipe que elaborou o EIA/RIMA, não fiz a lição de casa, não estudei ele como eu devia, então eu prometo que até a audiência em São Bernardo eu estudo melhor a questão de drenagem. Mas essa área é uma área

séria de muitos rios canalizados e que todo verão eles se mostram da maneira pior possível, que é aquela enchente, a estação de trem fica debaixo d'água, o acesso aos trilhos fica debaixo d'água, porque ele é subterrâneo, eu tenho um problema sério lá de projeto, estamos esperando a CPTM, acho que há uns 20 anos, a nova estação de Santo André, então eu queria entender como é que foi essa questão... esse estudo de drenagem, essa perspectiva de drenagem porque eu já estou numa área de enchente, não é que a obra vai provocar enchente, eu já estou numa área que o impacto urbano do entorno já provoca muita enchente.

E, daí, falando um pouco da minha outra área de estudo, que é a história da cidade, patrimônio cultural, a gente atua no Conselho de Patrimônio da Cidade, há muito tempo, e o Conselho tombou há dois anos, eu acho, a Rhodia, a Rhodia química, como um exemplar de uma das primeiras indústrias de grande porte aqui da região e eu não sei se isso está anotado no EAI/RIMA, acho que a gente precisa de dar uma olhada nisso, o prefeito não homologou, mas o conselho tombou, então esses prédios são dois galpões no meio daquele terreno enorme, estão tombados. E, ao mesmo tempo, a especulação imobiliária está de olho, todos os olhos em cima desse terreno, e existe uma perspectiva grande de, neste terreno, ocorrer ou um centro logístico, ou alguma outra, inclusive, já passou um processo sobre isso dentro do COMDEPHAPAASA, daí inviabiliza a obra e nós vamos ficar frustrados de novo, porque não vai ter pátio de manobras, e, portanto, se não tiver pátio de manobras, não vai ter Metrô. Então, eu queria saber também do Metrô, e acho que o Metrô não vai ter condições de me dar essa resposta aqui, talvez, a semana que vem em São Bernardo, a gente tem essa resposta, dessa questão de como atuar num terreno que está tendo todos os olhos do mercado imobiliário em cima, por conta de centros logísticos, de pátio de transportes, etc., etc. Muito obrigada.

[01:27:57] Anselmo Guimarães

Muito obrigada, essa foi então, Silvia Helena Passarelli, muito obrigado pela participação e pela exposição aqui no tempo certinho.

Gostaria então de convidar para fazer a próxima manifestação, Wagner Baqueiro Ramos, ele é da Ucular União Comercial Industrial, gostaria então de convidá-lo para vir até aqui no palco fazer uso da palavra.

Wagner, seja bem-vindo, a palavra então é sua.

[01:28:52] Locutor desconhecido 01

Eu vou pedir para o senhor ir até ali. Esse vai ficar com a gente?... Ah, perfeitamente, perfeitamente... Ah, fica tranquilo. Muito obrigado, a palavra é sua, vou deixar aqui no cantinho.

[01:29:11] Wagner Baqueiro Ramos

Olá, muito boa noite, saúde e paz a todos, sejam todos bem-vindos e parabéns pela presença, principalmente aqueles que estão aqui representando a nossa querida companhia do Metrô, CETESB e tudo mais.

Eu, Wagner Baqueiro, sou munícipe em São Bernardo do Campo, há 67 anos, orgulho de viver aqui, viu, Carla Morando, nossa deputada, saúde e paz, muito obrigado pela mensagem de Natal, viu.

Então por que estou aqui tomando... aqui esse espaço e tudo mais? Porque com a Graça de Deus me colocou na rua Doutor Artur Rudge Ramos, e quem foi Artur Rudge Ramos? Idealizador do projeto São Paulo-Baixada Santista, então lá nós temos São Paulo-Baixada Santista, a via Anchieta. Artur Rudge da Silva Ramos, ele é pai da senhora Lavinea Ramos, esposa do nosso querido saudoso, Lauro Gomes Almeida, que foi prefeito também aqui em Santo André, tá bom? Então eu me... eu sinto muito, fico muito à vontade, quando fala de transporte, quando fala de Metrô, quando fala de mobilidade, eu fico muito à vontade, porque todos os dias, reverencio a via Anchieta em agradecimento por morar em Rudge Ramos. Desculpa, não posso me emocionar, viu? Viu, deputada?

Então, eu tenho dois filhos, o Luis Gustavo, que está com 29 anos, fazendo engenharia ambiental na UNIP, e a Ana Vitória, que está fazendo nutricionista no SENAC São Bernardo. O Luís Gustavo, quando utilizava a linha Sacomã, 10 para as 5 da manhã, saindo do centro de Rudge Ramos, ele ia sentado no capô do ônibus, o ônibus superlotado, ele olhando para mim eu olhando para ele, eu falei "filho, fala que você vai no bagageiro, eu abro o bagageiro e você

vai no bagageiro, porque não tem outra alternativa”. Então, a mobilidade é complicada. A mobilidade é uma coisa séria. Nós estamos falando do uso do transporte público. Então já que estamos falando de estudo, a audiência pública, estudo de impacto, é porque eu estava lá também no estudo do impacto, e está aí o comprovante, da linha Ana Rosa - Oratório, em 1995 e 1996, nós contribuimos com dois milhões e meio de assinaturas, e era a vontade popular, a vontade, dentro da vontade popular, foi uma entidade da Vila Prudente, a MAEB, que é os funcionários do Búfalo Papelão, e também da reconstrução do hospital Vila Alpina. Então, a nossa família, com a Graça de Deus, a família Baqueiro e a família Pinto da Silva, tem as ramificações em várias cidades, então eu aqui sinto muito à vontade para falar e colocar a vocês, porque defendo, defendo mesmo, e estarei lá na Universidade Metodista, onde também como contabilista, contribuimos em 1995 e 96 de faculdade para Universidade Metodista, e o meu sonho é um Metrô. Podemos falar aqui e colocar aqui para estudo do Metrô e também da CETESB, duas etapas, a linha 20 Rosa, que é o nome da minha querida esposa, Rosa Maria, em homenagem a ela, e o prolongamento da linha verde, que seria linha verde. Como? Elevado canteiro central via Anchieta, é menos impacto ambiental, mais rapidez, menos custo, mais rápido, é assim que nós colocamos, a primeira estação, São Vicente de Paulo, favorecendo o Heliópolis, em primeiro lugar, à esquerda, 220 mil moradores, à direita, até a Tancredo Neves, até o alto, onde tem a ocupação da aclimação. A segunda estação, Nossa Senhora da Encarnação, favorecendo São João Clímaco, favorecendo também o Parque Bristol. Quem passa hoje pela Via Anchieta vê ali onde era a Orniex, desculpa, eu estou emocionado de falar, ali tem um empreendimento Passarelli, são sete engenheiros da Passarelli, trabalhando, e o empreendimento está parado, porque todo o esgoto do Parque Bristol desceu e está parado, aquela água verde que vocês estão vendo ali, é o esgoto.

Então, quando falamos de impacto ambiental, estamos falando do que? Está aí o meu comprovante no CONSEMA, onde eu fiz questão de participar, SOS, ABCD, MR, águas, a minha preocupação é água, nós estamos falando de impacto ambiental sobre as águas, está de parabéns a senhora aqui que colocou, a senhora Passarelli, com relação a trilhos, eu também tenho a participação junto ao grupo da Band Comunicação, Band News, 5 horas da

manhã está falando “gente, a estação está com água, está parada, a CPTM está parada”. Então nós temos um compromisso sério, compromisso sério, eu gostaria de parabenizar todos aqui, gostaria de parabenizar também aqui, realmente esses estudos, mas queria pedir principalmente, principalmente, estudo para Sacomã, elevado canteiro central via Anchieta, certo? Passando pelo Rudge Ramos, a estação Nossa Senhora, a estação São João Batista, a estação Paulicéia, Nossa Senhora Aparecida, e seguindo, entrando pela Lucas Nogueira Garcez até o Ferrazópolis. Esse é o sonho meu de ver realmente concretizado e pedir, gentilmente, e pedir também à direção aqui, colocar, onde eu estive hoje, onde fui formado em contabilidade no Senac, fui atendido gentilmente pela Talita, a secretária, passei também na escola ETEC, fui muito bem atendido pela senhora Samara e passei no centro de professorado, também fui muito bem atendido pela secretária Bianca e elas colocaram o seguinte, “Wagner, estamos em período de férias, é uma segunda-feira, nós gostaríamos da participação dos alunos, os alunos participando das audiências”. Então pediria que fossem realizadas mais audiências no nosso município, querido município de Santo André, muito obrigado a todos, saúde e paz, fiquem com Deus.

[01:36:38] Anselmo Guimarães

Senhor Wagner Baqueiro, obrigado pela participação, os seus documentos aqui, muito obrigada.

Com isso nós vamos passar agora ao próximo segmento, gostaríamos de convidar para fazer o uso da palavra, ou vamos efetuar a leitura daqueles que fizeram a manifestação por escrito, nós em virtude do caráter híbrido, tanto presencial quanto por vídeo e conferência, nós abrimos essa possibilidade também, para que a gente pudesse garantir a maior qualidade de participação e a maior diversidade.

Com isso, eu gostaria de efetuar aqui a leitura do inscrito Sérgio Pama, ele é cidadão do município de São Paulo, e ele inseriu a seguinte manifestação: “Estive na reunião anterior na subprefeitura da Lapa, lá foi falado sobre a tal planilha com endereços de interesse nas desapropriações ter conteúdo falso, também recebi a carta com o mesmo conteúdo explicando, sobre a ação fraudulenta. Só não entendi o porquê do anteprojeto do Metrô apresentado na

reunião anterior, os prédios e empreendimentos ocuparem os mesmos endereços citados como falsos na planilha.

Outra questão, agora em março, será data para entrega das licitações para o projeto final das estações, é dito que o tempo de escolha da empresa vencedora é de 20 meses, minha pergunta é, antes de escolher o projeto dessa licitação, não é possível sair o decreto no diário oficial, correto? Uma vez que o decreto vai detalhar os endereços a serem desapropriados, afinal o que vale para o decreto, o anteprojeto ou o projeto final? Boa noite.”

Então essa foi a manifestação do senhor Sérgio Pama, do município de São Paulo, fica aqui registrado. Agora eu gostaria de convidar para fazer o uso da palavra Adriana Luisa Batista Ribeiro Trinca, do município de São Bernardo do Campo, não vai fazer a manifestação aqui, muito obrigado, fica aqui o registro. Próxima inscrição é de Flávio Castelhana, do município de Santa André, ele optou por fazer a apresentação oral. Deixa eu verificar se ele está aqui conosco na plataforma Teams. Não está, caso ele esteja aqui presente está garantido aqui o uso da palavra dele, muito obrigado pela inscrição de Flávio Castelhana. Próxima inscrição é de Daniela Silva, ela optou por fazer... Ela é do município de São Paulo, optou por fazer a manifestação por escrito. Vamos fazer a leitura aqui. Ela diz, "Gostaria de perguntar como será o trajeto subterrâneo da estação Abraão de Moraes para a estação Saúde, já que no caminho tem o riacho/córrego Ipiranga. Grata!". Obrigada, essa é a manifestação, então, de Daniele Silva, no município de São Paulo.

A próxima manifestação é de Fábio Oyakawa, ele é da UFABC, do município de Santo André, pessoa física e encaminhou por escrito questionamento nos seguintes termos: "São Paulo tem dois trens, um que vai para Osasco e o da Marginal, e as linhas do metro verde, azul, amarela, lilás, e em construção já a laranja e ouro naquela região. No ABC só Santo André tem um trem e São Bernardo não tem nenhum transporte sobre trilhos. Porque a linha 20 rosa vai começar em São Paulo? Comece pelo ABC. Então essa é a manifestação de Fábio Oyakawa, de Santo André.

A próxima inscrição é de Thiago Barbosa Martins, ele é munícipe, mora no bairro e ele gostaria de fazer a manifestação dele de maneira virtual oral, ele está aqui conosco na plataforma Microsoft Teams, então vou pedir para o

Thiago que está aqui conosco, está no telão, por favor então pode abrir o microfone, então são três minutos, obrigado Thiago, seja bem-vindo, obrigado.

[01:40:50] Thiago Barbosa Martins

Boa tarde, moro na região aqui da Abrão de Moraes, e eu estava vendo o impacto, só que que a gente vê muito quando tem né, essas obras do Metrô, o próprio morador ou o próprio município da região, ele fica sabendo em cima da hora, gostaria que tivesse um chamamento público, né, uma audiência pública vale, mas é um chamamento público do pessoal da região, vai fazer em São Bernardo? Chama aquele pessoal daquela região, fazer um chamamento bem... bem mais amplo, que nem aqui é impacto da região da Saúde, Abrão de Moraes, Cursino, Liviero, chamar esse pessoal, fazer um cartaz ou fazer um anúncio numa rádio ou numa forma, numa plataforma, para chamar onde vai ser esse impacto. Às vezes a gente vê que as pessoas elas, eles estão ali trabalhando e não sabe o que está acontecendo, o que vai acontecer ali no bairro, e fazer também um estudo da região com próprios moradores das regiões. Ali pelo lado da Cursino, o senhor aí falou que tem muita comunidade ali, Parque Bristol, Savério, então é uma região que vai ser impactada bem ali. A gente está vendo que está havendo muito empreendimento, tem muitas pessoas ali, e essas pessoas elas ficam sem saber o que vai acontecer no impacto do Metrô, vai ser muito importante, é uma linha que vai ser ligada São Paulo até o ABC e a gente precisa chamar esse povo, pra que esse povo saiba o que tá acontecendo, onde vai acontecer, qual região que vai ser atingida, qual casas que vão ser impactadas, aonde vai ser qual rua que vai ser mais impactada no trânsito, às vezes o que a gente vê... teve um piscinão que foi feito aqui na nossa região, as pessoas do impacto não ficaram sabendo porque eles não foram na região, às vezes precisa ter um papel ali, um folheto, como era no modo antiga, jogar nas casas para que esse povo vão na reunião e eles falam também que eles estão na ponta, né? A gente que está na ponta, a gente vai saber com a rua que vai ser fechada, aonde vai ser mais impacto. E eu acho também que a gente poderia fazer um... chamar para a gente fazer um estudo no bairro, as pessoas ali do bairro, junto com o Metrô, junto com a deputada está assistindo também, fazer um grupo de estudo ali, uma pessoa que está dentro do bairro, essa pessoa também ela possa passar para as

peças o que está acontecendo. Essa é a minha manifestação, eu já agradeço, espero que o projeto seja um sucesso, estou aqui para contribuir.

[01:48:48] Anselmo Guimarães

Muito obrigado, senhor Thiago Barbosa Martins, pela participação, fica aqui devidamente registrado, muito obrigado.

Vamos passar agora para a próxima manifestação, o próximo inscrito é Gabriel Davele Garcia, ele é do município de São Paulo, pessoa física, ele encaminha a manifestação por escrito nos seguintes termos: "O EIA foi elaborado com base nos estudos finais obtidos pelos relatórios do anteprojeto de engenharia contratado pelo Metro?" Essa é a pergunta que foi feita então, por Gabriel Davele Garcia.

Feito isso, gostaria agora de passar ao próximo segmento de manifestações, sendo assim, nós vamos passar agora a convidar para fazer uso da palavra membros de conselhos municipais. Então, do Conselho Municipal, COMUGESAN do município de Santo André, gostaria de convidar aqui Júlio Bastos para fazer o uso da palavra, ele está aqui conosco nesse plenário, e após a manifestação de Júlio Bastos, nós vamos passar a convidar os parlamentares que estão aqui conosco presentes. Sr. Júlio Bastos, seja bem-vindo, são cinco minutos.

[01:45:10] Julio Bastos

São três observações, eu não tive formação do inteiro teor do projeto e cheguei e já tinha começado, mas eu queria sugerir, primeiro, que as audiências públicas que vão acontecer fossem feitas em horários noturnos para que muita gente que não pode estar aqui hoje possa participar, você pode ver que está vazio praticamente aqui. Segundo, com relação ao que foi dito de comunicar melhor a população, eu sugeriria que vocês usassem, por exemplo, as contas da Sabesp, onde você pode passar o informe para o pessoal da região facilmente e não tem, acho que, nenhum custo, então todo o pessoal poderia estar sendo informado da audiência. Outra coisa é que o projeto prevê no pátio aqui em Santo André, que fica na área do Rhodia, tem duas questões, uma é o tombamento do patrimônio, que eu não sei como vocês vão lidar com isso, e

outra é a questão da contaminação da área, que eu não sei se vai ser feito, como vai ser feita, que eu gostaria de mais informações sobre isso.

E a outra questão é sobre a compensação das árvores que vão ser suprimidas, de que maneira isso vai acontecer, onde e quando? Obrigado.

[01:46:46] Anselmo Guimarães

Muito obrigado pela participação, então esse foi Júlio Bastos, do Conselho Municipal COMUGESAN, obrigado, fica aqui registrado.

Agora nós vamos passar, então, ao momento destinado para a fala dos parlamentares. Com isso, gostaria de inicialmente convidar, está aqui conosco na plataforma de videoconferência, a deputada estadual Carla Morando, ela está aqui conosco, deputada Carla Sardano Morando, seja bem-vindo... seja bem-vinda deputada, obrigado pela ilustre e participação, então com a palavra, senhora.

[01:47:21] Carla Morando

Boa tarde a todos, é uma alegria muito grande estar aqui, primeiramente eu gostaria de agradecer aí a todas as autoridades aqui presentes, assim também como a presença de todos, de forma aí, ou de uma plataforma virtual, ou presencialmente. Eu gostaria muito de primeiro, parabenizar as apresentações, foi bastante importante, eu acho que é uma... um anseio que a população do Grande ABC tem há muito tempo e eu quero assim com isso iniciar, ressaltando a extrema importância da linha 20 do Metrô, não somente para a cidade de São Paulo, que vai ajudar muito também, mas especialmente para o Grande ABC. A implantação dessa linha se trata de um dos maiores sonhos da população do Grande ABC, um sonho que estamos aí com muita luta tentando concretizar, trazer o transporte metroviário para o Grande ABC é uma promessa que se estende aí há muitos e muitos anos, tem notícias de 40 anos de promessa, mas que se intensificaram nos últimos 20 anos, especialmente em decorrência aí do adensamento populacional, tanto aí da capital quanto aqui da região do Grande ABC.

Diariamente milhões de pessoas fazem esse trajeto, Grande ABC, São Paulo e vice-versa e por diversos motivos profissional, educacional, cultural, como relatado aqui também nas apresentações por pessoas que foram trazer aí cada um a sua contribuição, e é verdade também de que há 15 anos foi idealizado um consórcio para a implantação do mencionado Metrô que na verdade não era o da linha 20 era o da linha 18 bronze que depois é que ligaria né na verdade, a capital ao grande ABC mas depois aquilo ficou parado por falta de repasse a ausência tanto do governo federal quanto do governo estadual, não saiu do papel, depois no último governo antes e agora nesse presente, o governo João Doria e Rodrigo Garcia. Então da linha 18, seria Metrô, depois passou VLT e aí acabou por fim como um BRT, por conveniência de ser mais rápido ou ser mais barato por ser da iniciativa privada, enfim, diversas...

[01:50:19] Anlsemo Guimarães

Deputada só um momento, é eu acho que o seu microfone está fechado nesse momento, se puder abrir de novo, nós estamos sem te ouvir agora.

-Opa, voltou?- Pronto voltou, se puder retornar um pouquinho, obrigado. -Onde eu parei? Até onde vocês me escutaram?- Estava falando sobre o BRT, deputada.

[01:50:43] Carla Morando

Bom, então acabou que a linha 18 foi finalizada e quem ficou na verdade na questão, foi o BRT. E a linha 20 surgiu aí com força total até então, e desde então eu venho aí numa luta muito grande para que isso realmente seja efetivado, saia do papel e que se torne uma realidade o grande ABC ter essa ligação, é por meio rápido de transporte, o Metrô aqui ligando todas as regiões aqui do grande ABC a São Paulo, é um sonho grande e que tem uma repercussão e um benefício muito grande que é num total de 1.3 milhões de pessoas por dia, que serão beneficiadas nessa linha aí de 33 quilômetros, 24 estações, 8 conectadas e sete de transferência, enfim, seria a maior linha tanto quanto o tamanho, mas também quanto o número de passageiros.

Isso é uma luta desde o ano de 2019, quando eu consegui fazer uma emenda - orçamento de 5.4 milhões para tirar isso do papel no estudo funcional da Linha. E aí, eu continuo todos os anos colocando isso como plano plurianual ou

também no orçamento, enfim, tenho acompanhado bastante. Nesse mandato eu lancei a frente parlamentar em prol da linha 20 do Metrô, onde nós temos aí acompanhado sempre de par em passo junto todas as manifestações do governo, também os estudos de impacto, enfim, todos os passos que estão acontecendo. E aí, em questão de todas as apresentações que foram feitas, vem as perguntas e os questionamentos, quais são os próximos passos, e qual o prazo, se possível, com datas de cada um deles para efetivamente, isso se tornar uma realidade? Eu sei que é algo complicado de se falar, até porque tratar com datas junto a um dinheiro público e a um governo não é uma coisa tão simples, tudo depende muito de como vai estar e se isso vai ser colocado para a iniciativa privada ou não, enfim, tem diversos obstáculos, mas do passo dos estudos, acho que seria mais fácil se detalhar de todos os próximos passos estudos e qual as datas que eles possivelmente estariam efetivamente finalizados para que a gente possa ter algo palpável e que vá efetivamente dar um start as obras.

Em relação também a questão da CETESB, eu queria saber também sobre a questão desse projeto, se ele terá uma prioridade e uma urgência de apreciação e de liberação, a gente sabe que também é bastante complicado, complexo, a última manifestação falou inclusive sobre a questão de contaminação de solo, de terrenos que a gente sabe que é bastante complicado, principalmente quando é uma área grande que tem uma indústria, então a CETESB vai dar uma prioridade e uma urgência a isso?

E além dessas duas perguntas também, a questão da implantação da linha, ela se dará por diversas frentes na verdade, assim por diversos canteiros de obra, ou efetivamente isso está fadado a começar na estação Santa Marina? Já que nós temos uma... um canteiro ali muito grande em Santo André, não seria importante termos essa diversificação? Então iniciar na Santa Marina também iniciar na de Santo André no final da linha, e também nos meios para que tudo isso se conecte mais facilmente e que as coisas consigam caminhar por blocos?

Então são essas perguntas, muito obrigada mais uma vez a essa apresentação, estarei presente nas outras próximas com outros questionamentos também, e fico a disposição também nessa luta com todos que estão aí juntos na audiência, muito obrigada.

[01:55:32] Anselmo Guimarães

Muito obrigada, essas foram as palavras da deputada estadual Carla Morando, seja sempre muito bem-vinda aos trabalhos aqui do CONSEMA e principalmente por contribuir tanto e defender tanto as agendas das pautas ambientais e também de desenvolvimento sustentável, muito obrigado, deputada estadual.

Com isso estão então, esgotadas as manifestações de todos os inscritos e inscritas, então nós vamos convidar novamente os representantes da companhia do Metropolitano de São Paulo para fazer suas manifestações na sequência os representantes da Geotec. Então, fiquem à vontade, quem for fazer as respostas, fiquem à vontade, peço que subam aqui, então, ao palco. Enquanto isso, gostaria só de fazer um registro, esclarecer que o procedimento para a divulgação das audiências públicas do CONSEMA, ele está instituído na normativa número 1 de 2011 e ela prevê a inserção imediata do edital de convocação tão logo publicado no Diário Oficial do Estado, que seja então difundido e divulgado nas áreas de cada uma das audiências públicas, no mínimo três inserções em três veículos de comunicação distintos, então: jornal de grande circulação, jornal ou outra mídia de circulação regional, local e também radiodifusão, obviamente nós testemunhamos que foram cumpridas todas essas etapas e também foi feito muito mais também do que isso, e fica aqui também o registro e o convite a toda a sociedade, nós propusemos aos representantes do Metrô também de forma opcional a transmissão e a realização de maneira virtual remota, eles aceitaram para que pudéssemos ter um alcance maior também dos trabalhos da audiência pública. Então, gostaríamos aqui de convidar aqueles que estão aqui hoje também divulgar para as próximas audiências públicas, que serão realizadas ainda no dia 29 de janeiro, vai ser no município de São Paulo, com transmissão ao vivo, e também com transmissão... participação virtual pela plataforma Teams. E também no dia 1º de fevereiro, no município de São Bernardo do Campo. Com relação aos horários das audiências públicas, esse é um grande desafio, a gente busca, aqui pelo CONSEMA, obter o maior número possível de pessoas, se a gente convoca para o horário comercial é muito difícil, muita gente está trabalhando e não pode se deslocar até o local da audiência pública, se se realiza muito tarde

da noite, também as pessoas vão ter dificuldades também para o deslocamento, para as suas residências. Então elaborou-se um horário que seja menos dificultoso para a sociedade, que é às 17 horas, que justamente pega esse horário de transição entre o horário de trabalho e também para não ficar muito tarde. Então, esses são os esclarecimentos, aqui é toda a sociedade, por parte do CONSEMA de algumas dessas questões.

Então, dito isso, gostaria então de convidar novamente para o uso da palavra de Luiz Cortez do Metrô, por favor.

[01:58:49] Luiz Cortez

Obrigado, eu vou usar aqui os 15 minutos, tem que dar respostas bem rápidas. Vou inverter a ordem, por precedência, vou responder primeiro as observações da deputada Carla Morando.

Deputada, primeiro quero agradecer por todo o apoio que tem nos dado até agora, dizer que nossas equipes estão sempre a disposição para prestar os esclarecimentos que forem necessários, apoiar também a frente parlamentar.

Em relação aos próximos passos e datas, nós estamos agora nessa etapa de finalização da licença ambiental prévia, então, assim que a gente obtiver a licença prévia, nós já teremos dado um passo muito importante, nós estamos aguardando isso... que isso seja breve, obtido em breve. Estamos já dando andamento à contratação do projeto básico, já com a documentação do projeto básico pronta, de tal forma que possa ser colocada na rua a concorrência. Além disso, na sequência, nós teremos toda a elaboração da documentação, para a licença ambiental de instalação, que é alimentada pelas condicionantes que serão colocadas pela CETESB no parecer técnico da licença prévia, alimentada também pelo detalhamento que virá como projeto básico, e aí a gente tem condição de dar mais esse passo importantíssimo no licenciamento ambiental, em paralelo, o projeto básico terá sido desenvolvido e a decisão quanto à licitação, a execução das obras, seja através do Metrô ou com a participação da iniciativa privada, já terá com certeza avançado no governo do Estado.

Em termos de viabilização de recursos, o governo do Estado contratou o IFC, que é um órgão ligado ao Banco Mundial, para fazer os estudos financeiros, as modelagens e verificar a viabilidade, e estamos acreditando que nesse meio

tempo nós vamos continuar a trabalhar para, assim que houver essa decisão, estar com tudo já pronto para poder dar andamento. Em relação à estratégia de ataque às obras, essa linha será executada totalmente em subterrâneo com tuneladoras, tuneladoras de grande diâmetro, na casa de 12 metros quase de diâmetro, essas tuneladoras estão previstas para embocar, simultaneamente, a partir de Santa Marina e a partir de Abrão de Moraes, em direção a Santo André, Santa Marina sendo retirada a máquina tuneladora em Abrão de Moraes, é possível, inclusive, colocar mais tuneladoras, é claro que isso tem um impacto no custo, mas terá algum benefício ao cronograma, no entanto, a maioria das estações, como aqui foram mostrados, só um extrato das que estão dentro de Santo André, mas a maioria das estações são estações que são escavadas em subterrâneo, em NATM, e a única interferência na superfície é do poço vertical que irá dar acesso à escavação da estação ali naquela profundidade.

Esse tipo de método construtivo exige que o corpo da estação esteja pronto no momento de passar a tuneladora, aquela caverna, vamos dizer assim, aquele diâmetro maior que é o corpo da estação, onde estariam as plataformas, já deverá estar pronta, escavada, para que a tuneladora possa, então, fazer a passagem arrastada pelos 136 metros de extensão da estação e continuar a escavar e seguir adiante. Isso significa que praticamente toda as frentes de obra têm que ser iniciadas simultaneamente, então nós teríamos, numa estratégia de ataque completa, diversas frentes de obras simultâneas, praticamente desde o primeiro dia do início das obras, e ao mesmo tempo também a instalação, a execução das obras dos pátios, que são obras muito grandes e que também têm lá sua dificuldade e o prazo necessário é bastante grande.

Então, da maneira como está planejado e esse cronograma que está no EIA/RIMA reflete isso, nós teríamos uma única fase de implantação simultânea, naturalmente que podem ocorrer inaugurações intermediárias, um trecho que já vai ficando pronto, já vai sendo inaugurado, já vai prestando serviço, mas a ideia é o planejamento técnico todo, prevê a implantação em uma única etapa com diversas frentes de obra ao mesmo tempo.

Próxima pergunta, as próximas pessoas que falou antes da deputada, o senhor Júlio Bastos, eu acredito que o Anselmo já fez aqui, um comentário a respeito

da questão do horário das audiências. A questão do tombamento e da compensação das árvores que serão suprimidas e remediação de áreas contaminadas, o Fernando vai ter a oportunidade de falar melhor sobre a remediação de áreas contaminadas e as compensações ambientais, mas eu queria dizer, e isso serve também para a professora Silvia, a pergunta colocada pela professora Silvia, que nós estamos cientes do tombamento das áreas tombadas, inclusive está previsto no projeto do Pátio, que aqueles galpões tombados ficam reservados e serão destinados pela Prefeitura de Santo André à implantação do centro tecnológico, portanto ficam fora do empreendimento do Metrô, da mesma maneira, no Pátio Santa Marina, existem instalações ali, existem partes das instalações da antiga Vidraria Santa Marina, que são tombadas, chaminés e alguns galpões, essas instalações serão preservadas, no caso específico do pátio Santa Marina, as instalações administrativas do Metrô estão previstas para ser usadas exatamente esses galpões tombados, então preservados e dada a destinação de instalações administrativas da própria linha 20.

Desculpem, aqui deu uma... enquanto eu falo, fecha o celular e aí eu perco a sequência da pergunta.

A pergunta do senhor... as sugestões do senhor Wagner Ramos, quero agradecer aqui as propostas, as palavras de apoio que ele fez, nós agradecemos, também a contribuição trazida aqui em relação ao estudo de rede, essa sugestão de linhas será incorporada aos estudos, vamos verificar a viabilidade disso, então quero agradecer também por esse apoio.

Do Gabriel Garcia, que perguntou se o EIA foi elaborado com base nos resultados finais obtidos pelos relatores do Anteprojeto Engenharia contratado pelo Metrô, a resposta é sim. Na realidade, nós até trouxemos um avanço nesse projeto da linha 20 Rosa, em que as equipes que elaboraram o EIA trabalharam junto com as equipes de projeto desde o primeiro momento, estão incorporando já diversas melhorias ao projeto, evitando impactos ambientais negativos, evitando a necessidade de estabelecer planos de ação e contribuindo muito para a qualidade do projeto. Na sequência normal, se faz um primeiro estudo, um primeiro projeto, o EIA vai avaliar esse projeto e, nesse caso, a gente já teve as equipes trabalhando juntas para ganhar celeridade e

também ganhar qualidade no projeto. Mas a resposta é positiva, sim, o EIA/RIMA foi feito com base no Anteprojeto Engenharia.

Thiago Martins destacou a importância da comunicação, nós temos no Metrô uma equipe dedicada à comunicação com todas as partes interessadas, essa equipe trabalha desde o primeiro momento, quando é publicado o decreto de utilidade pública, como eu falei, é o primeiro contato do Metrô com os proprietários, com as famílias que serão afetadas, comerciantes que serão afetados, é feito por essa equipe. Essa equipe vai não só levar à comunicação formal de que eles serão afetados, dar ciências aos interessados, como também já proceder a um primeiro cadastro, a uma avaliação da existência ou não de pessoas em condição de vulnerabilidade que mereçam que vão ser... para quais vai ser necessário um tratamento especial. Depois, essa equipe acompanha todo o desenvolvimento da obra e, no caso de pessoas em situação de vulnerabilidade, até por um ano, dois anos depois da entrega da obra do início da operação, a nossa equipe de comunicação continua acompanhando. Ela faz isso também com o apoio das equipes de comunicação das construtoras sob o comando da nossa equipe, de tal forma que a gente tenha a todo momento a informação clara para a população que está sendo afetada pelas frentes de obra e também informações claras e transparentes para a população que vai ser impactada de maneira indireta pelo empreendimento que está sendo prevista a implantação ou depois a implantação.

Então, quero agradecer as sugestões, mas deixar esse esclarecimento que nós temos, essa equipe, inclusive, ao final da apresentação do Metrô, foi colocado aqui um e-mail de contato, é diretamente o contato com essa equipe, que é o documentoscgp@metrosp.com.br. E fazer menção até à presença aqui da Lívia e de uma parte da equipe dela, muito obrigado, qualquer dúvida, vocês podem entrar em contato com ela.

Na sequência, Daniele Silva pergunta como será o traçado subterrâneo da estação Abrão de Moraes para a estação Saúde, já que no caminho tem o córrego do Ipiranga. O traçado da linha será totalmente subterrâneo, a profundidade dos túneis é projetada de tal forma a garantir a segurança da execução desses túneis pela máquina tuneladora, portanto, quando há o cruzamento de cursos d'água, isso se dá a grande profundidade, profundidade

suficiente para evitar qualquer interferência com o curso d 'água e para garantir que aquele solo que, em geral, é um solo de menor qualidade, menos resistente, que a gente tenha profundidade suficiente também para evitar esse tipo de solo aluvionar, esse solo sedimentário.

Então na realidade, apesar da gente cruzar por baixo do córrego Ipiranga, nós não vamos ter nenhum problema aí de interferência com o córrego, o traçado se dá normalmente, e claro que a apresentação foi muito rápida, mas quem conseguiu acompanhar a apresentação da geologia com o traçado em perfil pode perceber, que muitas vezes a gente tem trechos bastante profundos e é exatamente porque é preciso acomodar essas situações de engenharia que tem que ser superadas.

Senhor Wagner Ramos, eu já falei, a professora Silvia nos perguntou sobre a garantia de implantação, acho que nós estamos avançando naturalmente naquilo que são as providências técnicas, enquanto esperamos que seja solucionada adequadamente a questão dos recursos, é uma obra que exige muito recurso, mas de extrema importância para a população, de extrema importância ambiental e de extrema importância também para o desenvolvimento econômico da cidade, da região metropolitana e do país. Então, temos certeza que ela é uma obra que se justifica do ponto de vista econômico, ainda que financeiramente, coloque um ônus muito forte no orçamento do Estado.

Sobre a questão das inundações, nós sempre tomamos extremo cuidado com isso de verificar as cotas de inundação centenárias, respeitar essas informações. Tem um grupo de trabalho no Metrô já avaliando os impactos das mudanças de clima em relação à frequência dessas ocorrências, de fato aquilo que era centenário ou vintenário ou decenário, talvez já não seja mais, então, estamos inclusive avaliando isso, a adoção de medidas cautelares suplementares, mas isso sempre é avaliado com bastante cuidado. As providências que forem necessárias do ponto de vista de melhorar as condições de drenagem no entorno serão tomadas e nós podemos garantir que, naturalmente, não vamos refazer toda a drenagem da bacia hidrográfica, mas naquilo que nos couber, pelo menos deixaremos na mesma situação que encontramos, não terá situação pior do que aquela de... de antes da

implantação da obra, vamos sempre procurar colaborar para melhorar naquilo que for possível.

Os galpões, como eu já disse, os galpões que têm ali da Rhodia, que são edificações tombadas, serão preservadas e ficarão sob os cuidados da Prefeitura de Santo André para a implantação do Centro de Tecnologia, em relação ao patrimônio, ao Conselho de Patrimônio, o Conselho de Patrimônio já foi consultado, nós estamos aguardando aí a manifestação, que temos certeza que será favorável, e será juntado a todo o processo de licenciamento ambiental.

Depois, pergunta do Fábio Oyakawa, a diretriz atual do Metrô, é a implantação do empreendimento como um todo sem faseamento, como eu já disse aqui. A pergunta do Sérgio Parma, nós tivemos ciência durante uma apresentação ao CADES/Lapa, da existência de indivíduos que estão se apresentando a possíveis futuros desapropriados, como representantes do Metrô, como advogados do Metrô, se fazendo passar por advogados do Metrô, e afirmando a essas pessoas que serão desapropriadas, apresentam uma lista, que é uma lista que não foi elaborada pelo Metrô, apresentam essa lista e houve situações em que fizeram oferta de aquisição dos imóveis por um valor muito inferior ao de mercado. Então, é gente que tenta dar um golpe se aproveitando da insegurança das pessoas, mas, como eu esclarecia aqui, o pagamento não é feito em precatórios, o pagamento é feito à vista, o valor é o valor de mercado considerando todas as benfeitorias, então se alguém os procurar antes da equipe da Lívia, antes da publicação do DUP, e se apresentando como representante do Metrô, por favor nos denuncie, né nos informem, para que a gente possa tomar as providências como já está tomando em relação a esse caso que aconteceu na região da Lapa.

Uma parte dessa lista certamente está correta, porque as informações todas estão disponíveis no EIA/RIMA, é possível, no EIA/RIMA, ver a delimitação preliminar dessas desapropriações. Então, certamente, essas pessoas se deram ao trabalho de consultar o EAI/RIMA e elaboraram a lista. No entanto, a lista não é definitiva, não é oficial, não foi publicada pelo Metrô, pode conter erros e erros grosseiros, e a gente pede a quem teve acesso a essa lista, que a desconsidere e que, se tiver qualquer dúvida, entre em contato conosco e a gente pode esclarecer já de imediato.

O anteprojeto de engenharia, apesar de ser uma etapa já bastante avançada de projeto, ainda não é a etapa definitiva, a gente ainda terá o projeto básico e a gente ainda terá o projeto executivo. Então, pode haver algum acréscimo ou alguma supressão em relação àquilo que vai estar incluído no primeiro dupe.

Em relação também às etapas que nós já tomamos, falando especificamente de desapropriação, já foi feita uma primeira campanha de Laudo Macro considerando imóveis prioritários, imóveis que vamos dizer assim de maior risco, que se forem ocupados, terminam inviabilizando o projeto, e está sendo agora emitida a ordem de serviço de uma segunda... uma segunda etapa de Laudo Macro, que vai permitir, então, a publicação do decreto de utilidade pública para toda a extensão da linha.

Então, a gente espera aí, com a conclusão do Laudo Macro, teremos os elementos para poder alimentar o processo de publicação da DUP. Uma vez publicado o DUP é feito o cadastro individual de cada um dos imóveis, e é feita a avaliação individual também de cada um dos imóveis. E, nesse momento, os proprietários já terão sido informados, os ocupantes já terão sido informados e vão poder acompanhar todo o processo.

Mas, agora, de imediato, se alguém os procurar, infelizmente, é nessa tentativa de aplicar um golpe. Era a pergunta dele e acredito que é a última.

Se faltou alguma coisa, peço desculpas. Foram todas? Então está bem, então só passar para Fernando, e ele vai poder falar sobre a remediação de áreas contaminadas e a compensação ambiental das supressões aí arbóreas, muito obrigado.

[02:16:55] Anselmo Guimarães

Muito obrigado, Luiz Cortez, pela participação pelos esclarecimentos. E agora convidamos novamente aqui, Fernando Kertzman, para fazer o uso da palavra.

[02:17:10] Fernando Kertzman

Bom, eu vou responder algumas perguntas, mas antes eu vou fazer um comentário e até uma correção do Cortez, aqui o Cortez é o gerente de engenharia e respondendo uma pergunta se o EIA/RIMA utilizou o anteprojeto como base, e eu vou dizer que não, que na verdade o anteprojeto usou o EIA/RIMA como base, então a gente fez um trabalho bastante interessante aqui

com o Metrô de fazer um monte de estudos ambientais e definir algumas áreas em vermelho, tipo assim, não chegue perto dessas áreas, e eles fizeram o esforço de fazer o traçado e alocar essas estações fora desses lugares, então é uma inovação, que a gente conseguiu aqui, e colocar a variável ambiental, a condicionante ambiental antes do projeto e durante o anteprojeto, pelo menos. E respondendo diretamente às perguntas aí do Júlio, do Tiago, da Silvia, que foram mais diretas as questões mais ambientais, vamos dizer assim. Então, de patrimônio, é isso, a gente tem ciência do tombamento dos edifícios lá da Rhodia, o projeto do Pátio está sendo feito, considerando isso, e tem... já teve uma reunião com o CONDEPHAAT, com o CONPRESP, com o IPHAM, não só já tem toda a documentação com eles, mas já está tendo reuniões para estabelecer procedimentos e medidas mitigatórias.

Em relação a áreas contaminadas, sim, a gente tem ciência também de que tem contaminação na área da Rhodia e em várias outras áreas. Na verdade, existe todo um procedimento da CETESB, tem um setor da CETESB específico para áreas contaminadas e eles têm lá um procedimento de como investigar as contaminadas. E eles têm uma lista, o SIPOL, que é uma lista de áreas reconhecidamente contaminadas, então tem duas áreas contaminadas dentro da Rhodia reconhecidamente, essas duas áreas estão em tratamento já na verdade, já estão na fase de recuperação e de monitoramento. Então o Metrô tem ciência disso, e vai ter que dar continuidade. Na verdade, numa conversa com o pessoal do Metrô, a gente até foi chamar... A gente fez várias reuniões com vários departamentos breves, e a gente tem um viés de falar de impactos negativos que a gente faz no EIA/RIMA, tem tantos impactos negativos, na verdade, talvez tenhamos até um impacto positivo, que seja a remediação dessas áreas que vão ser atingidas pelas obras do Metrô, então é uma oportunidade de remediar esse passivo.

Em relação a árvores, então a gente identificou uma série de árvores isoladas, que vão ter que ser removidas ou deslocadas para fazer a obra, em relação à pergunta específica sobre onde, quando e como vai ser feito o plantio compensatório, então, é uma pergunta válida e que a CETESB é que vai definir. Na verdade, o Metrô tem que apresentar um plano na fase do projeto detalhado, vai ter que ser feito uma caracterização, chega a ponto de você ter que colocar uma plaquinha em cada árvore, identificando cada uma delas,

nomeando elas, vendo o diâmetro, e aí você faz um pedido de autorização para a supressão de árvores isoladas... de vegetação, e o.. a CETESB fiscaliza e aprovando, é emitido um TCRA, um Termo de Compromisso de Recuperação Ambiental, que prevê o plantio. Fica a sugestão de que essas prefeituras interajam com o Metrô e com a CETESB, para que esses plantios sejam feitos em áreas de interesse das ou em projetos já municipais, é muito difícil achar a área de plantio, então se a gente interagir, vai ser mais interessante.

Em relação à patrimônio, já falamos.. Área contaminada, árvores. Em relação à questão que foi colocada aqui da comunidade, saber do empreendimento, que é muito importante, isso aqui é um evento para isso, o EIA é o Estudo de Impacto Ambiental, e o RIMA estão no site do Metrô, estão no site da CETESB, do CONSEMA, à disposição. E a gente no EIA a gente faz uma pesquisa de percepção ambiental, então uma equipe da consultoria ambiental vai a campo aleatoriamente e faz entrevistas com pessoas em regiões próximas onde vão ser as futuras estações e perguntam “Vocês sabiam que vai ter um Metrô aqui? Tem um projeto de fazer um Metrô aqui? A estação vai ser mais ou menos aqui. Você usa o Metrô? Você é favorável ao Metrô?” Essa pesquisa está dentro do EIA, ela não é exaustiva, com certeza, ela não abrange a população toda que vai ser afetada, mas tem alguma preocupação e alguma resposta da população já dentro do próprio EIA, obrigado.

[02:22:08] Anselmo Guimarães

Muito obrigado, essa foi a manifestação então do Fernando Kertzmann, obrigado.

Gostaria até de ressaltar aqui esses canais de comunicação, depois o pessoal do Metrô vai colocar aqui, até na tela, como informado aqui pelo Cortez, esse canal de comunicação para quem tiver interesse também em encaminhar, e a gente fortalecer cada vez mais esse processo participativo que não se esgota aqui na audiência pública.

Então, com isso, eu chamo aqui para fazer uso da palavra Mailer Sene do Amaral, da CETESB para as suas considerações. Obrigado, Mailer.

[02:22:50] Mailer Sene do Amaral

Concluindo, como eu tinha falado no início, a CETESB vai pegar as considerações que teve aqui, tudo o que foi discutido aqui, a minha equipe que está acompanhando também está fazendo a anotação em relação a isso, e nós vamos agora, respondendo também à deputada, desculpa, lembrar o nome aqui, Carla Morando. Então, respondendo a ela, a partir daí, o que nós vamos fazer? Nós vamos pegar essas considerações, vamos fazer uma requisição de informações complementares, aquilo que a gente entender que não está respondido nem no estudo, ou que falta mais alguma complementação das audiências, e a nossa equipe já está analisando o estudo, e a partir daí, a gente vai dando continuidade. Aí, o Metrô respondendo para nós essas requisições de informações complementares, a gente conclui a nossa análise, concluindo a nossa análise, vamos emitir o parecer, submeter ao CONSEMA, e o CONSEMA concordando, a licença prévia é emitida. E aí, depois, quando o Metrô solicitar, aí complementando aquela questão da parte da compensação, da supressão de vegetação, complementando, reforçando. Na fase da LI, que o Metrô vai ter o projeto detalhado, ele vai fazer o diagnóstico da parte da vegetação, e aí na fase da solicitação da LI vai submeter esse diagnóstico e submeter também o projeto de compensação, aonde ele vai informar as áreas, quanto que ele tem que compensar, através dos cálculos de compensação, esses cálculos de compensação é calculado segundo a legislação estadual e as legislações municipais por onde o Metrô está passando.

Então, tudo isso vai ser considerado, a nossa equipe considera tanto a legislação estadual como a municipal e a gente adota a legislação mais restritiva. Acho que era isso.

Outra coisa também que eu gostaria de falar, quem tiver interesse, tem aqueles canais que o Anselmo falou lá do CONSEMA, nós também temos, e quem tiver interesse, também pode dar a vista do nosso processo, no nosso processo tem tanto o EIA/RIMA, como vai ter as manifestações dos órgãos consultados, tanto dos órgãos de patrimônio, tanto como também das prefeituras, e as pessoas podem, qualquer um pode pedir vistas no processo, aí tem que mandar um e-mail para CETESB. O e-mail... Eu acho que vou se letrar aqui. É o idad.cetesb@sp.gov.br, esse e-mail, vocês podem solicitar, as vistas dos processos, eles vão abrir um link para vocês, e a partir daí vocês têm acesso a todas as informações que está lá no processo, tanto o estudo como as outras

manifestações e complementações que o Metrô vai... que possa vir apresentar, tá bom?

Acho que é isso, obrigada a todos pela participação, vou passar aí a palavra para o Anselmo.

[02:26:42] Anselmo Guimarães

Obrigado, colocamos na tela. É esse aqui que está na tela, é isso? ldad_cetesb@sp.gov.br, peço ao pessoal que me nota. Também, se o pessoal puder compartilhar aqui, de novo, aquela tela dos contatos do Metrô, por gentileza.

Agora a gente já está finalizando, mas só agradecer a participação, foi uma participação bastante importante. Nós tivemos os cidadãos e cidadãs de Santo André, São Bernardo do Campo, Diadema, o município de São Paulo e até mesmo o município de Guarulhos.

Aqui na tela, novamente, os contatos oficiais do Metrô, muito importante a gente difundir a informação correta e buscar esclarecimento das informações devidas. Então, está aqui na tela os contatos oficiais do Metrô, documentoscgp@metrôsp.com.br, também o canal do Metrô, central de informações 08007707722. Com isso, vamos pedir então a todos que divulguem, nós vamos ainda fazer mais duas audiências públicas pelo CONSEMA nos dias 29 de janeiro e também no dia 1º de fevereiro, todas às 17 horas, transmissão no canal da Secretaria de Meio Ambiente Infraestrutura e Logística do Estado e pela página do CONSEMA, então por favor, divulguem, participem, mandem sua opinião, sua contribuição e acompanhem todos os nossos trabalhos.

E, com isso, agradeço aqui a participação, uma audiência bastante produtiva, novamente, reforço convite. Em nome da nossa secretária, Natalia Rezende, agradeço a presença e declaro encerrados os trabalhos. Tenham todos uma ótima noite, muito obrigado.