



**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 01 de fevereiro de 2024, às 17 horas, no **SALÃO NOBRE DA**  
7 **UNIVERSIDADE METODISTA – CAMPUS RUDGE RAMOS**, Rua do Sacramento, 180 -  
8 Rudge Ramos - **SÃO BERNARDO DO CAMPO/SP**, a Audiência Pública sobre o Estudo de  
9 Impacto Ambiental e o Relatório de Impacto ao Meio Ambiente – EIA/RIMA do  
10 empreendimento **“Linha 20 - Rosa (Santa Marina / Santo André) e prolongamento da**  
11 **Linha 2 - Verde (Vila Madalena / Cerro Corá)”** de responsabilidade da Companhia do  
12 Metropolitano de São Paulo - **METRÔ**, processo e-ambiente CETESB 105911/2022-60.  
13 Após a abertura dos trabalhos e saudação inicial feita pelo Secretário-Executivo do  
14 **CONSEMA, Anselmo Guimarães**, este informou que ainda compunha a mesa diretora dos  
15 trabalhos a representante do órgão responsável pelo licenciamento, **Mailer Sene Amaral**, da  
16 Companhia Ambiental do Estado de São Paulo – Cetesb. Foi realizada a explanação das  
17 atribuições do **CONSEMA** e das normas sobre o desenvolvimento da audiência, pelo  
18 Secretário-Executivo do **CONSEMA**, com os esclarecimentos pela representante da Cetesb,  
19 **Mailer Sene Amaral**, sobre o processo objeto da Audiência Pública. Convidou o **Sr. Ricardo**  
20 **Crepaldi**, representante da **ABES** no **CONSEMA** para fazer a saudação inicial. Passou-se, a  
21 seguir, às exposições sobre o assunto em questão, com a fala de **Luiz Antônio Cortez e**  
22 **Epaminondas Duarte Júnior**, representantes da **Companhia do Metropolitano de São**  
23 **Paulo - METRÔ**, seguida por **Renan Cavalheiro da Costa**, da **Geotec Consultoria**  
24 **Ambiental**, que efetuou a apresentação do projeto e do estudo técnico em discussão.  
25 Finalizadas as exposições, passou-se ao momento destinado às falas dos oradores inscritos,  
26 fase na qual se pronunciaram inicialmente o deputado **Alex Manente; Wagner Baqueiro**  
27 **Ramos**, da **Ucilar União Comercial Industrial e Rodilei Soares** representando a sociedade civil  
28 organizada; **Otávio Morissati, Silvana Mara Gonçalves Álvares, Marco Antônio Calixto**  
29 **Alves, Ademilson Topa e João Vianna**, representando os cidadãos e cidadãs; **vereador**  
30 **Maurício Cardoso, vereador Julinho Fuzari e a deputada estadual Carla Morando**, no  
31 segmento reservado aos Parlamentares. O inteiro teor transcrito das falas e registros segue  
32 anexo à presente Ata. Encerrada a participação dos representantes do plenário, passou-se à  
33 etapa das respostas e comentários por **Renan Cavalheiro da Costa**, da **Geotec Consultoria**  
34 **Ambiental**, da equipe responsável pelo estudo técnico, seguido por **Luiz Antônio Cortez**,  
35 representante da **Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ**. Em seguida os  
36 comentários finais feitos por **Mailer Sene Amaral**, representante da Cetesb. Após constatar e  
37 informar que todas as etapas da Audiência haviam sido regularmente cumpridas, o Secretário-  
38 Executivo **Anselmo Guimarães** reiterou que todo e qualquer interessado teria ainda o prazo  
39 regimental de 05 (cinco) dias úteis, para enviar contribuições ou sugestões que tenham por  
40 finalidade o aperfeiçoamento do projeto, para o e-mail [consema@sp.gov.br](mailto: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**

**Mailer Sene Amaral**

**Ricardo Crepaldi**

**Luiz Antonio Cortez Ferreira**

**Epaminondas Duarte Junior**

**Renan Cavalheiro da Costa**

**Alex Manente**

**Wagner Baquero**

**Rodilei Soares**

**Roberta Paffi**

**Ademilson Topa**

**João Vianna**

**Mauricio Cardoso**

**Julinho Fuzari**

[00:00:01] Anselmo Guimarães

Muito boa tarde a todos e a todas. Sejam todos bem-vindos. Aqui os trabalhos da presente audiência pública. Começo me apresentando. Sou Anselmo Guimarães, secretário executivo do CONSEMA. E aqui nesse ato, representando a nossa presidente do CONSEMA, secretária de meio ambiente e infraestrutura de logística do Estado de São Paulo, doutora Natália Resende, declaro, portanto, abertos os presentes trabalhos.

Gostaria de, inicialmente, aqui, cumprimentar o senhor Sergio Luis Marçon, da Secretaria de Meio Ambiente, de São Bernardo do Campo; também o vereador Danilo Lima, presidente da Câmara dos vereadores de São Bernardo do Campo; também está conosco o vereador Jorge Araújo, aqui, de São Bernardo do Campo; vereador Maurício Cardozo, também de São Bernardo do Campo; cumprimentar, também, aqui, hoje, vai estar conosco, novamente, a participação da deputada estadual Carla Morando, ela vai estar daqui a alguns instantes conosco, já fica aqui registrado; e também o deputado Federal Alex Manente, está aqui conosco na

presente audiência pública. Agradeço de antemão pela presença, aos assessores aqui presentes, agradeço aos técnicos, às autoridades, a todos os representantes, funcionários públicos, toda a cidade de São Bernardo do Campo, por nos receberem aqui nesse momento. Hoje os trabalhos vão versar sobre a audiência pública do EIA/RIMA do empreendimento linha 20 rosa, Santa Marina, Santo André; e prolongamento da linha 2 verde, Vila Madalena, Cerro Corá, de responsabilidade da Companhia do Metropolitano de São Paulo, Metrô. A audiência pública, gostaria de informar que, ela está sendo gravada e transmitida ao vivo pela plataforma YouTube e também hoje se trata de uma audiência pública no formato híbrido, ou seja, nós estamos aqui fazendo os trabalhos também com a participação remota por meio de vídeo confirmado, sendo que o acesso é pela página que está aqui na tela, [www.semil.sp.gov.br/consema](http://www.semil.sp.gov.br/consema). Lá todos os interessados e interessadas vão acessar uma tela, vão fazer um cadastro simples e optar pela participação presencial ou pela participação virtual, sendo que virtual ele, também, pode encaminhar o questionamento dele por escrito, que nós vamos fazer a leitura aqui na nossa audiência pública. A mesa diretora dos trabalhos era composta pelos representantes da Secretaria Executiva do CONSEMA, por isso, eu estou aqui, Secretário Executivo do CONSEMA. Está aqui ao meu lado a Roberta Paffi, que é também da Secretaria Executiva do CONSEMA. Obrigado pela participação.

Está aqui conosco também a Mailer Sene Amaral, ela é gerente do departamento responsável pela análise do processo em questão pela CETESB, a Companhia Ambiental do Estado de São Paulo. E hoje está aqui conosco o conselheiro Ricardo Crepaldi, ele que é conselheiro do CONSEMA e representando a ABES, que é a Associação Brasileira de Engenharia Sanitária, e também presidente do Conselho Municipal de Defesa do Meio Ambiente, o COMDEMA Bauru. Seja bem-vindo, muito obrigado pela participação.

Vou falar um pouco sobre o CONSEMA, que é o principal órgão consultivo, normativo, recursal, integrante do sistema ambiental paulista. Sua constituição e atribuições estão previstas na própria Constituição do Estado de São Paulo. O CONSEMA possui como principais atribuições estabelecimento de normas relativas à avaliação, recuperação e qualidade do meio ambiente, também avaliar políticas públicas de relevante interesse para a sociedade paulista, apreciar os estudos de impacto ambiental e o respectivo relatório de impacto ao meio ambiente, e se manifestar a substituição de unidades de conservação, zoneamentos e planos de

manejo, além da condução das audiências públicas que versam sobre assuntos de interesse ambiental no âmbito do Estado de São Paulo.

As audiências públicas, elas possuem como legislação específica, a Lei Estadual número 9.509 de 97, que estabelece a política estadual de meio ambiente e prevê a realização de audiências públicas pelo CONSEMA.

Também a Lei Estadual número 13.507 de 2009, que dispõe sobre o funcionamento do CONSEMA e a deliberação normativa CONSEMA número 1 de 2011, que estabelece as regras para convocação e realização das audiências públicas. As audiências públicas têm como definição ser eventos abertos públicos, muitos são apresentados os aspectos ambientais do projeto ou da proposta a todos interessados e interessadas. Tem como objetivo diminuir dúvidas e conhecer a opinião da sociedade, recolhendo críticas e sugestões sobre processos de licenciamento ambiental sujeitos a EIA/RIMA, criação ou alteração de unidades de conservação, zoneamento ecológico econômico e outras questões de interesse ambiental na forma da lei. O edital de convocação foi publicado no Diário Oficial do Estado de São Paulo, com 20 dias úteis de antecedência, como prevê o regimento do CONSEMA, sendo a divulgação na mídia imediatamente realizada pelos representantes do empreendedor. Eu, como secretário executivo do CONSEMA, tenho uma função regimental de conduzir os trabalhos de forma neutra e garantir a fala de todos interessados, de modo democrático e organizado. Registro aqui que os trabalhos estão sendo realizados, os registros em áudio e vídeo e também conteremos registros por escrito, onde conterão data, hora e local, e a fala dos participantes.

Aqui conosco, a deputada estadual Carla Morando. Seja bem-vinda. Muito obrigado pela participação.

Com relação ao desenvolvimento dos trabalhos, o CONSEMA definiu a divisão em três partes, sendo que a primeira parte terá lugar à apresentação dos estudos; a segunda parte será a participação dos interessados, a participação do nosso plenário; e no terceiro momento serão as respostas e comentários. As falas serão feitas no intervalo de tempo e, de acordo com a ordem de inscrição, conforme o segmento de representação. Cada inscrito tem direito a uma manifestação, e as inscrições, para o uso da palavra, se encerrarão às 18 horas e 15 minutos, ou seja, 60 minutos após a abertura dos trabalhos. Repetindo, então, as inscrições para a manifestação, elas podem ser feitas junto à nossa mesa receptora para aqueles que

optaram pela participação presencial e aqueles que quiserem participar de maneira remota a gente solicita que acesse [www.semil.sp.gov.br/consema](http://www.semil.sp.gov.br/consema) e solicite a opção de uso da palavra para que eles recebam o link para acesso à plataforma Microsoft Teams ou podem encaminhar, também, o seu questionamento ou sugestão por escrito que nós faremos a leitura de todas as manifestações aqui.

A primeira parte, nós teremos a apresentação dos estudos. Teremos a apresentação da proposta que será realizada pelos representantes do empreendedor em um período de até 15 minutos. Na sequência, nós teremos a exposição feita pelos representantes da equipe responsável pelo estudo técnico, e para isso eles terão 30 minutos. Na sequência, nós teremos aqui a participação dos representantes desse plenário. A ordem, definida pelo CONSEMA, iniciando-se com a participação de representantes do Ministério Público, cada um 5 minutos; representantes de entidades da sociedade civil organizada, cada um cinco minutos; pessoas físicas, ou seja, cidadãos ou cidadãs que não estão aqui representando entidades especificamente, cada um terá três minutos; na sequência representantes de órgãos e entidades públicos cada um cinco minutos, membros de conselhos municipais de meio ambiente e o encerramento com as falas dos parlamentares e representantes do Poder Executivo.

Gostaria de ressaltar aqui que por qualquer motivo que ocorra, devidamente, obviamente, informado a mesa receptora, tanto parlamentares quanto dirigentes do Poder Executivo, poderão antecipar o uso da palavra para logo após as exposições que serão realizadas aqui quando tiverem algum motivo de precisarem se retirar.

Que será o caso hoje do deputado Alex Manente que ele pediu para antecipar. Já antecipadamente, eu repeti, mas, antecipar o uso da palavra. Então, a mesa que concede, a gente já registra isso.

E a terceira parte, que são as respostas e comentários. Então, novamente, o empreendedor terá até 15 minutos para fazer as respostas e comentários, da mesma forma que os representantes da equipe, responsável pelo estudo técnico. E nós encerraremos aqui a audiência pública com os comentários finais da mesa que feito pelo conselheiro do CONSEMA, que está aqui conosco, Ricardo Crepaldi, os comentários da CETESB. Outras considerações por escrito podem ser encaminhadas em até cinco dias úteis para email que está aqui na tela, que é [consema@sp.gov.br](mailto:consema@sp.gov.br). A nossa equipe vai compilar essas contribuições que vierem

depois da audiência pública e vai registrar no processo e encaminhar todos os interessados do processo.

Então, passo a palavra aqui agora para a Mailer Sene Amaral, para fazer a sua fala inicial. Fique à vontade, Mailer, eu acho que tem alguns slides aqui que foram deixados para vocês. Obrigado.

[ 00:10:00] Mailer Sene Amaral

Bom, boa tarde a todos aqui da mesa, boa tarde a todos presentes. Bom, eu vim aqui para representar a CETESB.

E vou explicar para vocês, mais ou menos, como é o rito do licenciamento. O metrô protocolizou para nós, lá no departamento nosso, e está em análise o EIA/RIMA. E o EIA/RIMA se inicia com essa análise, e, um dos processos do rito do licenciamento e muito importante para nós, é o que está sendo feito agora, a audiência pública. A audiência pública ela é importante a contribuição das pessoas para nossa análise, porque são os problemas de quem está morando aqui na região, quem participa da região, e isso daí vai ser considerado pela nossa equipe que está analisando, a nossa equipe está acompanhando a audiência. Uns estão de forma remota, também tem gente presencial. E, assim, nós estamos agora na fase do licenciamento prévio. O licenciamento prévio para a gente ver a parte da viabilidade ambiental do empreendimento.

Ainda não é... quando sair, assim, como é que vai ser: A gente vai analisar a partir da audiência, a partir das contribuições, protocolos de informações que eventualmente alguém fizer no processo, e mais o estudo, nós vamos analisar. Vamos fazer uma..., a partir daí, uma requisição de informações complementares para o metrô, e a partir do que precisar, do que a gente entende que precisar complementar. E aí, a partir disso daí, nós vamos emitir um parecer, emitindo o parecer técnico, nós vamos submeter ao CONSEMA. E assim, o CONSEMA acatando o nosso parecer, estando de acordo com a viabilidade técnica do empreendimento, vai ser emitido a licença.

Essa licença prévia não é não é a permissão de iniciar ainda as obras. Ainda depois, vai ser feito... a partir dessa licença, ela tem condicionantes que o metrô deverá ser atendido para uma próxima fase, que ai o metrô quando eles forem solicitar a licença ambiental de instalação. A partir daí, da avaliação dessas informações, do relatório de atendimento dessas condicionantes da licença prévia,

que nós... vamos emitir aí, assim, se estiver de acordo, se a equipe, entender que atendeu, vai ser emitido a partir daí a licença de instalação, tá. Eu acho que no momento é isso.

Ah, tem mais um!

Ah, uma coisa importante que eu queria falar para vocês é assim: Para quem precisa dar vista no processo, ainda tem, depois da licença de instalação, também o próximo passo, quando terminar a obra, também na licença de instalação há condicionantes, que quando finalizar a obra, o metrô vai solicitar a licença de operação, e atender essa condicionante, estando de acordo, é emitido a licença de operação. Uma coisa importante para vocês: Quem tiver interesse de dar vistas no processo, está aí o número do processo, onde está o EIA/RIMA, nele também tem as manifestações dos órgãos públicos que foram consultados. E assim, é só seguir aquelas instruções, está naquele link lá, tem as instruções, e qualquer dúvida tem aquele email também. Tá bom? É só isso.

[00:13:58] Anselmo Guimarães

Muito obrigado pela participação, pela exposição inicial.

Gostaria de convidar aqui para fazer a sua saudação inicial o conselheiro Ricardo Crepaldi, que é representante da ABES no CONSEMA, conselheiro do CONSEMA. Muito obrigado pela presença, pela vinda até aqui, conselheiro. Seja bem-vindo!

[00:14:16] Ricardo Crepaldi

Obrigado, Anselmo! Boa noite a todos! Ainda não, né? Boa tarde, né? Final de tarde. É um prazer estar aqui nessa audiência, prazer estar aqui nessa casa, onde eu fiz também uma graduação aqui, uma, perdão, uma pós-graduação aqui, e dentro de um bairro que eu vivi vários anos, que é o Rudge Ramos.

Eu gostaria de salientar aqui, que a importância da audiência pública e da manifestação da população com qualquer tipo de projeto ambiental.

Neste caso, nesse projeto, é o projeto do metrô, mas há vários outros e a participação pública é extremamente importante. Qualquer ente de gestão pública precisa ouvir e a nossa forma de ouvir é nas audiências públicas.

Então, se a população não vai à audiência pública, infelizmente não é um momento para reclamar de algo depois, depois que isso é feito. Então, isso faz parte do sistema democrático que a gente tem em vigor no nosso país. Então, eu queria parabenizar a todos, todos os colegas, todos, hoje eu sou morador de Bauru e

também sou morador aqui de São Caetano, eu só passei para o outro lado do rio, por causa do trânsito, mas São Bernardo e aqui, principalmente o Rudge Ramos é a minha casa. É aqui que eu faço meus exercícios, quando eu posso, minhas caminhadas. Mas, muito obrigado.

[00:15:40] Anselmo Guimarães

Muito obrigado pela presença. Todos vamos acompanhar aqui até o término dos trabalhos. Cumprimentar aqui, também, fui informado que está aqui conosco o Giba Marson, ele é o secretário adjunto do Meio Ambiente São Bernardo do Campo. Obrigado pela presença.

Dito isso, vamos passar, então, às exposições iniciais. Eu gostaria de convidar, então, inicialmente, para fazer o uso da palavra, os representantes da companhia do Metropolitano de São Paulo, o Metrô. Gostaria de convidar, então, que subisse aqui ao palco Luiz Antonio Cortez Ferreira e Epaminondas Duarte Júnior.

Muito obrigado pela participação, por favor, boa tarde.

[00:16:34] Luiz Antonio Cortez Ferreira

Boa tarde. Cumprimentar aqui a mesa na figura do Anselmo Guimarães. Agradecer a todas e todos pela presença, pelo apoio, pela participação. Vou me apresentar, sou Luiz Antonio Cortez Ferreira, sou gerente de planejamento e meio ambiente do metrô de São Paulo. E antes que eu passe a palavra ao engenheiro Epaminondas Duarte, para que ele faça a apresentação do projeto rapidamente, eu vou fazer uma breve introdução a respeito do tema das desapropriações. A gente sabe que esse é um tema que levanta muita preocupação, muita ansiedade da população. Algumas pessoas já se deram conta porque têm o acesso ao EIA/RIMA, a documentação é pública, que poderão ser desapropriadas, então quero esclarecer alguns pontos. A desapropriação é feita com base em um decreto de utilidade pública que determina os perímetros de desapropriação. Somente após a publicação desse decreto, as equipes de comunicação social do metrô entrarão em contato com os proprietários, informando que eles podem estar sujeitos a um processo de desapropriação. Ao mesmo tempo, o metrô desenvolverá o cadastro individual de cada um dos imóveis, há equipes contratadas pelo metrô desenvolverão isso para poder identificar os reais proprietários de cada título, de cada matrícula, e desenvolverão um laudo de avaliação elaborado por perito considerando o valor de mercado do imóvel, inclusive todas as benfeitorias mesmo que não estejam devidamente regularizadas na

prefeitura. Então, o primeiro ponto, o Metrô não desapropria por valor venal, Metrô desapropria com base em um laudo de avaliação que considera todas as benfeitorias, considera o estado geral do imóvel. O primeiro passo, a equipe jurídica do metrô, então, entrará em contato com os proprietários propondo uma compra amigável, uma compra e venda normal de mercado. Caso o proprietário entenda que o valor não é suficiente, que não esteja de acordo com a proposta, então será ajuizada uma ação de desapropriação. Nesse momento, o metrô deposita 80% do valor, fica depositado em juízo. Perante o juiz, é feita nova tentativa de acordo, onde o proprietário pode apresentar o seu Laudo de Avaliação do perito por ele nomeado, e se finalmente não houver acordo, o juiz vai então nomear um perito que vai fazer a avaliação final, e do resultado da avaliação desse perito é que será definido o valor. O outro ponto importantíssimo, o pagamento é feito à vista, não é feito com precatórios, Metrô não paga com precatórios, paga por transferência bancária mediante a ordem do juiz. Então, vocês podem estar absolutamente tranquilos, que todas as desapropriações serão feitas a valor de mercado e com pagamento à vista, sem envolver qualquer tipo de precatória. Queria só aproveitar esse início, depois a gente entra em mais detalhes, na fase de perguntas e respostas, não quero tomar o tempo do Epaminondas, mas deixar isso já bem claro, porque são os dois maiores pontos de preocupação de quem percebe que corre o risco de ser desapropriado. Obrigado pela atenção, passar a palavra aqui.

[00:20:00] Epaminondas Duarte Júnior

Boa noite a todos. Este anteprojeto de engenharia EIA/RIMA, ele é regado pela lei 13303 de 2006 e ele apresenta, no nosso caso, a ligação de metrô entre Santo André, São Bernardo e o município de São Paulo, e mais a extensão da linha 2 verde de Vila Madalena até a estação do Cerro Corá. Eu vou apresentar agora alguns números, então neste desenho a gente já pode ver o traçado preliminar, o traçado feito no anteprojeto de engenharia da linha 20 Rosa e da extensão da linha 2 Verde até a Cerro Corá, a futura estação Cerro Corá. Alguns números do empreendimento, dos dois empreendimentos, principalmente da linha 20 rosa, são bastante os números, eu vou destacar alguns que são muito importantes.

Primeiro, extensão da linha:

- Trinta e três quilômetros.
- Quantas estações? Vinte e quatro.

- Demanda diária, demanda por dia: 1 milhão 290 mil passageiros. Vou repetir, 1 milhão 290 mil passageiros.
- Qual intervalo entre dois trens? De 133 segundos. Dois minutos e 13 segundos, com aquela regularidade, com aquela confiabilidade que todas as linhas de metrô apresentam. Chegou na estação, está na plataforma, a cada 133 segundos passará um trem do metrô, um trem com seis carros.

Outras informações importantes: profundidade das estações, distância média entre estações. No caso da extensão da linha 2 Verde entre Vila Madalena e Cerro Corá, seria uma construção de mais 1,4 quilômetros e a nova estação, Cerro Corá. A linha é toda ela em subterrâneo, então podemos ver aí, desde a região da Lapa, de Santa Marina, indo até Santo André, o perfil geológico, o perfil em cima do traçado, é o contrário, o traçado em cima do perfil geológico. E a gente pode ver que realmente existem justificativas para as estações que estão todas profundas. Existem de 12 metros, mas existem também de 40 metros de profundidade. Então, uma linha totalmente em subterrâneo. Todas as estações estarão em subterrâneo. Aqui, o traçado da extensãozinha, que a gente chama de 1,4 quilômetros, de Vila Madalena indo até Cerro Corá. Então, a estação Cerro Corá será uma estreia muito importante, porque será onde as pessoas poderão, também, além das outras que eu vou mostrar, fazer as integrações com toda a rede metroferroviária, pagando uma passagem no sistema sobre trilhos. Isso é muito importante para a gente sentir como a linha está figurando. Como nós temos apenas alguns minutos para fazer a apresentação e esse é o rito que a gente segue e é normal e é o certo, apresentarei os dois pátios e logo em seguida terei que apresentar focando nesta audiência.

Nós já fizemos as outras duas em Santo André, em São Paulo e focamos Santo André, focamos São Paulo. Serão dois pátios. Um lá em Santa Marina, naquela antiga... espaço onde tinha vidraçaria Santa Marina, e pergunta, "Ah, lá tem alguns equipamentos tombados, o Metrô viu"? O Metrô viu e se preocupou e, no projeto, está sendo considerado. E também a gente pode verificar que não é todo o terreno que está ocupado, há toda uma porcentagem muito boa que está sendo preservada.

O outro pátio é o pátio Santo André, na integração com a CPTM, com as linhas da CPTM, que a gente está apresentando. Da mesma maneira, também há equipamentos a serem preservados. "O Metrô verificou?" Verificou. "O Metrô considerou no projeto"? Considerou no projeto. O Metrô não vai mexer em

equipamento tombado, em área tombada. Ele vai exatamente fazer aquilo que o bom senso exige. Algumas estações, como eu disse, Estação Taboão-Paulicéia, essa estação terá aproximadamente uma demanda de 60 mil passageiros por dia, numa profundidade de 47 metros. E a construção é em poço lateral. Como a gente vê, o corpo da estação está na avenida Taboão. O poço é lateral, que é aquele redondo. Numa apresentação completa, a gente apresentaria os tipos de postos e várias outras inovações que estão sendo colocadas nessa linha, por exemplo, como elevadores de alta capacidade em algumas estações, microacessibilidade no entorno e outras mais.

Vamos para a próxima estação, essa é a primeira de São Bernardo. Estação Rudge Ramos, também uma demanda muito suficiente, muito interessante, 50 mil passageiros, profundidade de 37 metros. Aqui é um poço, já um poço central, ou seja, um poço no eixo da onde eu estou passando o corpo da estação. Lembra, o corpo da estação é subterrâneo e todos os acessos. A Estação Afonsina, essa estação fica na divisa de Santo André com São Bernardo, e ela tem acesso para os dois lados e tem a integração, a gente está vendo lá a integração com o BRT, que está sendo projetado e vai ser construído. Uma demanda de 24 mil passageiros por dia, uma profundidade de 28 metros e o poço vala em céu aberto central, o VCA central, o vala em céu aberto é aquela que a gente já viu, que os poços são redondos, onde entra todo o material, todo o processo para a escavação, e aqui é uma vala que há espaço e há condições de ser acrescentado. Esse é um exercício que nós fazemos no Metrô, com todas as linhas de metrô para ver a eficiência que a linha tem com relação a esses indicadores. Ganho de tempo de viagem, redução de poluentes, economia de combustível, aumento de economia. Por que? Porque esse cálculo é feito para toda a região, para toda a sociedade são aqueles indicadores que a gente não consegue fazer uma outra definição com relação à linha somente.

Então, isso significa o quê? Se você monetizar tudo isso, todas essas reduções pela colocação da linha na região como um todo, daria..., não é um dinheiro que entra para o governo, para o Estado, para o Metrô, mas a sociedade economizaria R\$3,5 bilhões por ano, ou seja, uma economia em 10 anos de R\$35 bilhões, tirou poluente e as pessoas ganharam mais tempo de viagem.

Todos, não só a linha do metrô, que eu vou mostrar agora a linha do metrô, a economia de tempo da linha do metrô. Mas também, por exemplo, quando você põe

uma linha de metrô, você diminui a quantidade de ônibus circulando nos corredores naquela área de influência.

Nós fizemos também, usando o Google Maps, algumas simulações de marcha e uma simulação do Google Maps. É lógico que isso é uma estimativa, é um cálculo que a gente faz. E a gente vê que há algumas economias de tempo muito interessantes. Então, por exemplo, a Estação Tabapuã, que fica na região da Avenida Faria Lima, são duas estações no eixo da Faria Lima. E a gente vê que a Estação Taboão ela tem, pelo congestionamento da própria Faria Lima, para chegar a gente sabe que no horário pico da manhã, o tempo despendido é muito alto e o metrô irá facilitar a vida de quem estiver indo para aquela região. E todas essas daí que a gente tentou... apresentar. Isso significa ganho de tempo, confiabilidade, regularidade. Isso é ganho de vida, de condições de vida, de melhoria de vida, quando você chega numa estação de metrô e você sabe que ele vai passar regularmente a sua confiança aumenta muito e você não chega a se estressar tanto. Aqui um cronograma preliminar, feito pela equipe técnica, sem ainda considerar uma série de situações. Mas vale muito bem para aquilo que a linha foi projetada, que a linha está sendo projetada. Então a gente vê que entre 2028 e 2035 é o período final de implantação da linha.

A próxima etapa, logo após o anteprojeto de engenharia e o EIA/RIMA e as licenças, a hora que o metrô obedecer a tudo que foi listado após o EIA/RIMA com as licenças ambientais, o próximo passo será o projeto básico. E aí, sim, nós vamos ter certeza das desapropriações, de quais edificações..., como é que vai ser mexido. Tá ok? Eu não sei se já deu o tempo, mas eu vou deixar apenas aqui. Até agora foi bem.

É a última, gente! Nessa última, a gente tem todos os contatos que a gente pode passar logo em seguida. Os contatos para as pessoas, tanto o email...

Ah, está aí, foi lá. Documentoscpg, CPG é a coordenação de atendimento às pessoas, @metrosp.com.br, tem o site do metrô, metro.sp.gov.br/fale-conosco, e um 0800 770 722, das 5 até as 24 horas.

Ok? Desculpem a pressa, mas tentei fazer o máximo possível. Qualquer dúvida com relação à localização de estações, com relação à pergunta que já veio da estação, para com relação à faculdade de medicina, que fica a 500 metros da estação. Nas perguntas, o Luiz Cortez volta e vai responder. E nós todos

responderemos e toda a equipe do Metrô, tanto do anteprojeto quanto do EIA/RIMA. Muito obrigado.

[00:32:45] Anselmo Guimarães

Muito obrigado, Epaminondas, pela exposição. Então ele fez aqui representando o metrô sobre a proposta. Agora nós vamos ter a exposição dos representantes da equipe de consultoria, a equipe é a GEOTEC, e hoje quem vai fazer a exposição é o Renan Cavalheiro da Costa. Então convido ele a subir aqui até o palco, para que possa, portanto, fazer a exposição sobre os aspectos ambientais da proposta. Então para esse momento são 30 minutos. Obrigado.

[00:33:19] Renan Cavalheiro da Costa

Boa tarde a todos, meu nome é Renan Cavalheiro, eu sou engenheiro ambiental da Geotec, uma das empresas que compõem o consórcio consultor, junto com a GPO e a Geocompany, que foi contratado para desenvolver o anteprojeto de engenharia e o EIA/RIMA, o qual eu vou apresentar agora para vocês.

Bom, aqui é um sumário do que nós vamos passar pela nossa apresentação. Informações gerais, as áreas de influência, as áreas onde foram feitos os diagnósticos ambientais, impactos e medidas mitigadoras, planos e programas, prognósticos e conclusões.

É importante salientarmos que o EIA /RIMA, o EIA principalmente, é um estudo muito grande, muito complexo, como a gente pode ver aqui. São mais de 2.100 páginas, 167 mapas, quase 200 tabelas, e seria impossível, no tempo que nós temos disponível, de trazer esse estudo na íntegra, então foram pegos os principais aspectos do estudo para que a gente possa discutir aqui hoje nessa audiência. Bom, então, qual que é o principal objetivo de um EIA/RIMA, desse estudo, é identificar e descrever os principais impactos ambientais de maneira a antever as suas consequências. Feito isso, a gente consegue propor ações de prevenção, mitigação, correção ou compensação caso esses impactos sejam negativos e, caso o impacto seja positivo, ações de potencialização desse impacto positivo. Como já foi apresentado pela CETESB, o rito do processo de licenciamento, aqui tem uma etapa anterior, que é a etapa que pertence ao Metrô, que é a introdução da linha na rede do metrô, elaborado um projeto de diretriz, o anteprojeto de engenharia, o EIA/RIMA, que é a etapa que nós estamos agora, para depois, assim de emitida a

licença prévia, fazemos o projeto básico e obtenção da licença de instalação e posterior início das obras.

Então, é importante a gente destacar aqui que nós estamos numa etapa preliminar de viabilidade do projeto, após atestada a viabilidade desse projeto, na parte de licença de instalação a CETESB vai receber um projeto básico com o maior detalhamento para que a gente consiga avançar nas etapas de acordo com o rito da CETESB.

Bom, ele está pulando. Então, feito essa introdução, a gente vai começar a entender um pouquinho mais como o EIA/RIMA é estruturado. Então, o estudo é feito em três áreas de influência. Uma escala mais local, que nós chamamos de área diretamente afetada, que é aonde o empreendimento corta propriamente dito, onde tem interferência da linha 20 do metrô e prolongamento da linha 2 Verde. O entorno direto, que é a área de Influência Direta, que no nosso caso foi um raio de 600 metros para fazer essa abrangência do estudo, e uma escala mais regional, que é a área de influência indireta, onde são coletados dados secundários, é um estudo mais generalista para a gente caracterizar o ambiente.

Então, para os meios físicos e biótico, a AI do empreendimento, foi delimitada pelas microbacias hidrográficas e da bacia do Alto Tietê, onde o empreendimento está localizado, e para o meio socioeconômico, pelas zonas OD da pesquisa Origem/Destino do metrô, então é algo mais voltado para a bacia de transporte. Então essas imagens são mais para elucidar o que foi falado no slide anterior, da delimitação das Áreas de Influência, na primeira figura a gente vê a AI do físico e biótico, delimitada pelas microbacias, e na segunda, AI do sócio, delimitada pela bacia de transporte, onde foi interceptado pelas zonas OD. Aqui, a área de Influência Direta, a ID dos meios físicos e bióticos, que é o raio de 600 metros em relação à ADA. A ADA a gente pode ver em rosa, em tons de rosa e roxo, e em verde o prolongamento da linha 2 verde. Para a ID do meio socioeconômico, a bacia de transporte, como foi falado. Bom, então entendemos aonde foi feito o estudo. Agora nós vamos entender quais foram os estudos desenvolvidos dentro dessa área, tá? Então, o estudo ele é baseado num tripé do meio físico, biótico e socioeconômico. Para o meio físico foram estudados todos esses itens que estão elencados aí, clima, qualidade do ar, recursos hídricos superficiais, ex-subterrâneos, áreas contaminadas, níveis de pressão sonora, para o meio biótico, fauna flora, unidade de conservação e todas as áreas protegidas que nós temos aqui, parques,

áreas verdes em geral, reservas legais, para um meio socioeconômico, áreas de expansão urbana, dinâmica socioeconômica, qualidade de vida, patrimônio histórico, cultural e arqueológico. E aqui também é legal a gente pontuar que nas audiências anteriores, nós já estamos na terceira audiência, tivemos alguns comentários de que a população deveria ter sido mais envolvida nos estudos, então nós tivemos sim o que nós chamamos de pesquisa de percepção ambiental, que é onde nossas equipes vão a campo e conversam com as pessoas moradores e pessoas que transitam pela região onde vai ser afetada pelo empreendimento, explicando o que é o empreendimento e entendendo qual a percepção dessa pessoa em relação a esse empreendimento, se ela é favorável ou não e quais as outras opiniões. E tudo isso é descrito e caracterizado com maior detalhe no EIA/RIMA. Então passaremos a falar do meio físico propriamente dito.

O primeiro item a ser discutido são as sub-bacias hidrográficas, que aqui a gente consegue ver claramente como que foi delimitada a AI do empreendimento, a sub-bacia do Alto Tietê, então está bem claro a delimitação aí dentro. Para a geologia e geotecnia da nossa área de influência, o engenheiro Epaminondas ele passou um perfil, essa é uma vista em planta, a gente consegue ver que o começo da linha, da da linha 20 Rosa e a expansão da linha 2 Verde ela está nessa área de tons amarelados, mais tons pastéis, que são solos sedimentares, os solos mais moles, passa por um trecho mais em tons de verde, que são os solos mais duros, e retornando aqui, chegando na região do ABC, em solos mais sedimentares também. Isso tudo vai impactar na dinâmica de escavação, na metodologia a ser utilizada, mais na área de projetos.

Em relação aos rios e córregos, 42 rios e córregos são atravessados, são 30 travessias subterrâneas, 11 travessias superficiais e uma travessia aérea. Dentre essas, seis estão no município de São Bernardo do Campo, onde nós estamos aqui agora. Não é porque há 42 travessias que serão remanejados 42 cursos d'água. O Epaminondas passou para a gente que as estações e a linha, o traçado no geral é muito profundo. Então, a grande maioria dessas intervenções são por baixo desses cursos d'água. Não haverá uma intervenção direta. E se necessário, se detectada essa necessidade de remanejamento do curso d'água, esse será feito de acordo com todas as autorizações dos órgãos competentes. E sabemos também que algumas estações estão em áreas suscetíveis à inundação. Então, todos os projetos foram baseados nas cotas de inundação num período de retorno aí de

aproximadamente 100 anos. Então, tem uma margem de segurança, o projeto já está considerando isso e vai ter um refinamento nas próximas etapas do projeto básico.

Nos níveis de pressão sonora, as emissões de ruído, o nosso estudo focou mais na parte de operação da linha. Então numa operação de metrô, as estruturas que mais emitem ruído são os VSEs, que são os poços de ventilação e saída de emergência. Eles que ficam operando ali de noite, que podem causar algum tipo de incômodo. Então foram detectados alguns receptores potencialmente críticos, que são pessoas que por ventura possam se sentir incomodados que residem próximo a esses VSEs. Foram instalados pontos de monitoramento, isso foi aprovado pela CETESB, passou pelo crivo da CETESB e a CETESB acompanhou as medições noturnas, as diurnas não foram acompanhadas pela CETESB e nós tivemos aí um branco de campo, um V0, uma medição preliminar para se mapear como está hoje a região, tá? E a gente conclui que já é uma região degradada, de acordo com a NBR 10151. Por que isso é importante? Com esses dados, a gente joga esses resultados num modelo matemático e tem uma modelagem de pressão sonora, ou seja, a gente consegue prever quanto as estruturas do metrô irão emitir de ruído, de decibéis, num futuro na sua operação. Assim, já na concepção do projeto, é possível propor medidas mitigadoras de maneira a reduzir as emissões se assim for necessário, tá? Então, os projetos dos VSEs já podem sair com absorvedores de ruído, amortecedores de vibração. Então, a depender do que nós obtivemos de resultado nas modelagens, o projeto vai considerar.

Um outro ponto são as áreas contaminadas e aí ao todo nós detectamos a intervenção em 61 áreas contaminadas, sendo que a grande parte delas, quarenta, são áreas com potencial de contaminação, então são necessários mais estudos para que seja feita a confirmação dessa contaminação, sendo que no município de São Bernardo foi detectado apenas uma área com potencial. E isso é um exemplo de impacto positivo do empreendimento, porque hoje são áreas contaminadas com uso restrito. Então o metrô assumindo essa área, ele remedia, descontamina, destina o solo da maneira correta e torna essa área própria para uso novamente, sem contaminação.

Partindo para o meio biótico iniciaremos falando de flora, de vegetação. Em sua totalidade, que o empreendimento passa, são árvores isoladas. O empreendimento não passa por fragmentos florestais, não passa por zona de mata, por florestas.

Então foi feito um levantamento preliminar, que como já dito, pode sofrer algumas alterações aí, adequações de acordo com o andamento do projeto, para que a gente tenha uma ideia aí, uma análise qualitativa e quantitativa da vegetação no local.

Então o quantitativo vai mudar, isso vai ser refinado ao longo dos passos do projeto, mas o qualitativo é importante porque a gente sabe quais são as espécies que predominam no local. Então a gente sabe que hoje, a grande maioria das espécies são espécies exóticas e amplamente adaptadas ao meio urbano, espécies de arborização urbana no geral. Com a supressão daquela vegetação, toda ela vai ser compensada de acordo com a legislação vigente. Ela vai ser somada às intervenções em área de preservação permanente. Hoje nós temos, as APPs, APPs são áreas de proteção que nós temos nas margens dos nossos rios. Então, toda intervenção dentro dessa área deve ser compensada. Hoje, nossas APPs aqui na área urbana, elas já não têm mais a função ecológica que elas deveriam ter, de mata ciliar, de proteger o leito do rio. No entanto, elas devem sim e serão tratadas como uma área de preservação e compensadas como tal. Então, toda intervenção em área de preservação permanente e corte de vegetação isolada vai ser compensada num plantio compensatório. Além da compensação por plantio compensatório, há também um outro tipo de compensação. Pelo estudo estar baseado num EIA/RIMA, a Lei do SNUC nos diz que deve haver uma compensação de até 0,5% do valor do empreendimento, uma compensação monetária, diferente da outra compensação, que é uma compensação por plantio. No EIA/RIMA é feito uma proposta de valor, baseada nos cálculos pré-estabelecidos, e isso é encaminhado à CETESB. A Câmara de Compensação que irá definir na íntegra qual é esse valor a ser compensado, e mais importante ainda para onde esse valor será destinado. Então, não cabe ao consultor, não cabe ao Metrô indicar um local para a destinação desse valor. É a Câmara de Compensação que irá dar um destino final a ele. Então, nessa imagem a gente consegue ver que nós não estamos inseridos em nenhuma zona de mata, mas nós passamos próximos ao parque estadual Fontes do Ipiranga. Nós estamos inseridos na sua zona de amortecimento, tá?

Um outro levantamento que foi feito foi o levantamento de avifauna, então foram amostradas 13 áreas distintas, sendo uma delas no município de São Bernardo. A extensão da linha no município de São Bernardo é menor, por conta disso, tem menos áreas amostradas, foram identificadas 113 espécies, sendo que aproximadamente 70 % dessas espécies têm baixa sensibilidade ambiental, ou seja,

são espécies já amplamente adaptadas ao meio urbano, que tendem a sofrer um impacto muito menor com as intervenções do metrô, porque elas já estão acostumadas com o ambiente urbano que elas vivem hoje.

Para o meio socioeconômico, nós começamos a falar desse índice de mobilidade da população. Esse índice é importante, ele foi calculado aí. É a divisão direta do número de viagens pela população residente e nós obtivemos um índice de 2,36. O que isso quer dizer? Quer dizer que uma pessoa residente na AID ela faz mais de duas viagens por dia, e a gente consegue identificar que a região do ABC, da saúde até o ABC, é a região que mais demanda. Mais de 50 % das demandas estão concentradas nessa região mais próximas ao ABC.

Em relação à renda familiar da população, a gente consegue ver também um padrão muito bem definido quando a gente olha para o mapa que foi elaborado, que é um padrão que vai decaindo na renda per capita à medida em que a linha 20 vai chegando ao ABC. O que difere um pouco do padrão da densidade demográfica, aquele é um pouco mais homogêneo, então tem áreas mais populosas no ABC, tem áreas menos populosas no ABC também, e assim se repete em São Paulo.

Para as áreas passíveis de desapropriação, nós temos aí um pouco mais de 700 áreas identificadas. No município de São Bernardo são 54, mas novamente, nós tratamos, como o Epaminondas e o Cortês já explanaram para a gente, são áreas passíveis de desapropriação, que isso vai ser confirmado, vai sofrer algum tipo de alteração de acordo com o projeto básico a ser elaborado.

Para o Patrimônio Histórico Cultural Natural e Arqueológico, não há sítios ou ocorrências arqueológicas registradas na ADA e há 107 bens tombados identificados na ADA ou no entorno direto, sendo que sete deles são no município de São Bernardo do Campo. Novamente, todos os contatos com os órgãos responsáveis da municipalidade tanto São Bernardo, Santo André e São Paulo estão sendo contatados, IPHAN, e todos estão devidamente a par dos estudos e irão se manifestar para a emissão da LP.

Bom, então entendemos onde foi realizado o estudo, quais foram os itens estudados no meio sócio, físico e biótico, com isso a gente consegue ter um panorama geral da nossa área, uma caracterização geral da nossa área, para conseguir identificar os impactos e por consequência propor as medidas mitigadoras. Uma metodologia que a gente utiliza é fazer uma análise integrada disso tudo, ou seja, a gente pega a linha como um todo e atribui um valor

quantitativo a esses impactos de maneira a gente conseguir entender quais são os níveis de sensibilidade de cada uma das estruturas. Então a gente consegue identificar que em mais de 90% da nossa linha está em área de baixa ou média sensibilidade, então é uma porcentagem muito grande e isso em decorrência do meio já amplamente urbanizado em que nós estamos. Esses impactos, então, são caracterizados de acordo com a sua relevância, localização, reversibilidade, magnitude, se ela é pequena, média ou grande, e a fase em que ele está ocorrendo. Então, aqui a gente consegue identificar que na fase de planejamento, que é aquela cabecinha, são identificados somente impactos no meio socioeconômico. Na fase de implantação, na fase de obras, são identificados impactos nos três meios, físico, biótico e socioeconômico, e na parte de operação, impactos no meio físico e no meio socioeconômico. Aqui a gente vai entrar na lista um pouquinho dos impactos que foram identificados no meio socioeconômico na fase de planejamento, a geração de expectativas na população, que acho que o pessoal que já identificou, que está na área passível de desapropriação, já está sentindo um pouco esse impacto. Reclamações de órgãos, instituições de populações intervenientes, na implantação, a geração de expectativas permanece. A gente tem outros tipos também de incômodos aos moradores, eventuais alterações no transporte coletivo, interferências com infraestrutura urbana e também nós temos impactos positivos no meio socioeconômico na fase de implantação, que é o aumento da arrecadação tributária, geração de empregos e dinamização da economia na ID. Então, como eu falei, não são só impactos negativos que foram identificados, assim, muitos impactos positivos identificados neste estudo.

Para o meio físico, a ocorrência de eventuais recalques nas estruturas, alterações na qualidade do ar, de águas superficiais e subterrâneas, interferência em áreas contaminadas, como já dito, alterações no nível de pressão sonora. Para o meio biótico a perda de ar isoladas, que será compensada, interferência em área de preservação permanente, que também serão compensadas, perturbação na avifauna, impacto na zona de amortecimento do parque.

E, impactos durante a operação, que, majoritariamente, são impactos positivos, que é a redução das emissões de poluentes atmosféricos, como o engenheiro Epaminondas tratou aqui para a gente, de uma maneira monetária, geração de empregos, aumento da mobilidade das áreas de influência, enfim, alguns impactos positivos que o empreendimento trará durante a sua operação.

Então, um resumo, foram identificados 51 impactos, sendo 19 deles de natureza positiva e 32 de natureza negativa. Aí, 32 deles são na fase de planejamento ou implantação e 19 exclusivos para a operação da linha 20 e prolongamento da 2 Verde. Identificados os impactos, todos eles devem ter um programa associado, seja para reduzi-lo, mitigá-lo ou compensá-lo ou para potencializá-lo. Então, a gente mapeia todos os impactos e vem propondo os programas ambientais. Para tratar, todos aqueles impactos, 51 impactos identificados, foram propostos 24 planos e programas ambientais. Dentre esses planos e programas, mais de 100 medidas mitigadoras para reduzir esses impactos identificados.

Aqui nós listamos todos os planos e programas, então são planos para atender tudo, desde o meio sócio, físico, biótico, a fase de obras, que é a SPCA que nós abrimos, que nós iremos ter equipes durante a obra cuidando de todos esses aspectos, e comunicação social, programa de compensação, programa de gestão ambiental na operação, então isso é continuado após a fase de obras. E, por fim, como prognóstico, conclusões e recomendações de maneira óbvia, os estudos realizados indicam que o empreendimento terá relevante contribuição na mobilidade urbana e reduções em emissões atmosféricas, acidentes de trânsito, economia de combustíveis. Então, a gente parte para um quadro que foi o mesmo quadro que o Epaminondas nos mostrou, que gera uma economia ao ano, um valor que não é recebido por ninguém, mas ele deixa de ser gasto de 3,5 bilhões, então a gente percebe que o empreendimento se paga muito rapidamente.

E como conclusão, a gente destaca aí quatro itens, que é a melhoria das condições de deslocamento, uma reduzida tendência de afetar o ambiente natural, por estarmos num ambiente urbano. Há sim impactos, mas eles são totalmente possíveis de uma conciliação de interesses e obrigações de cunho social, legal e ambiental, e a equipe ambiental multidisciplinar que fez parte desse processo, ela considera viável, do ponto de vista, socioambiental, a implantação da linha 20 rosa e prolongamento da linha 2 verde. Aqui só a título de informação, a equipe técnica que para mostrar a multidisciplinaridade do pessoal fora equipe de apoio que ainda fica trabalhando por trás.

É isso, muito obrigado.

[00:58:13] Anselmo Guimarães

Muito obrigado ao Renan Cavaleiro da Costa pela exposição. Muito obrigado ao pessoal da produção por abrir aqui o microfone novamente. Obrigado.

Eu gostaria que novamente agora, que eu acho que já está com o time completo, de registrar as autoridades presentes, agradecer pela presença, deputado federal Alex Manente, obrigado pela participação, deputada estadual Carla Morando, está aqui conosco. Também, cumprimentar aqui o presidente da Câmara Municipal, Danilo Lima, obrigado, vereador pela participação, vereador Maurício Cardoso, também vereador Jorge Araújo, cumprimentar o vereador Julinho Fuzari, e o secretário de cidadania e pessoa com deficiência Pery Cartola, obrigado pela participação, o secretário adjunto de meio ambiente Giba Marson, e também o Sergio Luis Marçon, da Secretaria de Meio Ambiente de São Bernardo do Campo.

Dito isso, nós vamos passar agora à manifestação aqui dos presentes. Vamos convidar, então, para subir até aqui ao púlpito, para fazer o uso da palavra. E, como é previsto no regimento e como solicitado anteriormente, gostaríamos de iniciar, então, já com a fala do deputado federal Alex Manente, que veio até aqui nos prestigiar aqui com sua participação, muito obrigado, deputado. Para se basear, são cinco minutos, mas fica à vontade, estamos aqui para te ouvir. Obrigado, deputado.

[00:59:39] Alex Manente

Boa tarde a todos, boa tarde, Anselmo. Em seu nome saudar a todos que aqui compõem a mesa. Saudar a todas as autoridades, deputada Carla Morando, presidente da Câmara, Danilo Lima, Maurício Cardoso, Jorge Araújo, Julinho Fuzari, Pery Cartola. Todos os funcionários do metrô, parabenizar pela apresentação, pelo trabalho desenvolvido e parabenizar a empresa, que é uma das referências de bom serviço prestado à população, e até por isso essa luta intensa para trazer o metrô para a região. Saudar aqui os moradores de São Bernardo do Campo, especialmente do Rudge Ramos. E rapidamente aqui falar da importância deste projeto para a nossa região do Grande ABC. O Grande ABC reúne três milhões de pessoas, São Bernardo quase um milhão de pessoas, e é hoje parte central da região metropolitana de São Paulo. E o metrô tem essa função. O metrô de São Paulo é, sem dúvida alguma, um dos mais bem avaliados do mundo. Necessariamente ele precisa crescer, ele precisa ampliar a sua quilometragem para poder atender o maior número de pessoas. E uma região como a nossa, nessa

globalização que temos, o que nós percebemos é que é necessário nós fazermos essa integração mais rápido possível, de maneira rápida e eficiente com a capital, que é o principal entroncamento de desenvolvimento econômico e certamente fará com que a nossa região tenha uma pujança econômica que será fundamental para o nosso futuro.

Nós aqui temos uma região que vem exclusivamente da indústria, especialmente automobilística, e que já não tem o mesmo número de empregos que tinha anteriormente, então São Bernardo necessariamente precisa encontrar a vocação da geração de oportunidade e futuro para as pessoas, e a relação com o metrô é fundamental, porque no mundo não há cidades como São Paulo, que é uma das maiores cidades do mundo que não utilizam do seu..., da pujança da região metropolitana. Então tenho certeza que aqui nós teremos, não só economia, como foi bem colocado pelo cidadão, que eu prestei atenção, mais de 3 bilhões de reais, que o cidadão deixará de gastar e economizará tempo e energia para poder se deslocar, mas fará com que nós tenhamos aqui oportunidade de ampliar o desenvolvimento econômico na geração de renda para nossa população, porque o metrô é essa oportunidade. Além de levar as pessoas de São Bernardo, do Grande ABC para São Paulo, também faz com que São Paulo se aproxime de São Bernardo, e que nós possamos ser a extensão para termos, num futuro próximo, a valorização, inclusive, do nosso metro quadrado, na mesma proporção que é a capital paulista. E, por isso, o desejo e a vontade da região do Grande ABC, São Bernardo do Campo, que terá e foi iniciado uma importante obra que é o BRT. Mas, sem dúvida alguma, a chegada do metrô, passando por Taboão, Rudge Ramos e levando a Santo André, vai fazer com que a nossa cidade possa continuar sendo uma das principais cidades do país, que é a nossa missão aqui, fazer com que São Bernardo continue adiante.

Quero parabenizar todos os funcionários, quero saudar o governador Tarcísio de Freitas, que está empenhado em tirar do papel o sonho antigo da região, muitas vezes desacreditado, mas que certamente nas mãos do governador Tarcísio nós vamos conseguir ver esse resultado para a população que merece ter essa locomoção de maneira eficiente. Muito obrigado. Conte conosco. Vamos juntos ver essa obra o mais rápido possível iniciando aqui na região do Grande ABC.

[01:03:27] Anselmo Guimarães

Muito obrigado, deputado Federal Alex Manente, pela participação e pela contribuição nesse momento, obrigado. Vamos dar sequência aqui aos outros convidados, para uso da palavra. Gostaria de chamar, então, aqui pela ordem do CONSEMA, nós inicialmente temos a fala de representante do Ministério Público. Nesse momento, nós não tivemos inscrições, vamos então aos inscritos das entidades da sociedade civil. Então gostaria de chamar aqui inicialmente Sr. Wagner Baquero, ele é da UCILAR, ele vai participar aqui conosco. Na sequência nós vamos chamar Rodilei Moraes. Sr. Wagner, seja bem-vindo. Novamente nos vimos em Santo André, Sr. Wagner. Vamos lá, são cinco minutos. Obrigado.

[01:04:33] Wagner Baquero

Olá, muito boa tarde. Já quase boa noite. É uma honra estar aqui. Muito obrigado realmente por dar a oportunidade, a fala, tá ok?

E cumprimentar as autoridades que estão aqui presentes, nosso querido deputado federal, Alex Manente, nossa querida deputada estadual Carla Morando. Todas as autoridades aqui presentes, eu realmente me sinto muito honrado em estar aqui com vocês. Eu sou Wagner Baquero, sou munícipe e tenho a honra de estar há 67 anos aqui em Rudge Ramos na Vila Caminho do Mar, rua Dr. Artur Rudge Ramos. Na qualidade de contabilista e na qualidade de consultor imobiliário. A minha área realmente, que eu faço questão realmente de representar são os decretos leis em riscos ambientais e o tratamento da água. Os queridos, Giba Marson, meus cumprimentos, realmente, e tenho aqui comigo a Cartilha do Meio Ambiente, onde vivemos a educação ambiental na prática. Eu vou colocar aqui, nesta cartilha, abre aspas: "Ecologia é a ciência que estuda as complexas interações entre seres humanos, demais seres vivos e todos os fatores que compõem o ambiente em que vivem. Do grego significa o estudo da casa. Consciência ecológica é, portanto, ter a mente ensinamentos da ecologia".

Todos sabem aqui que a nossa região, os empreendimentos têm crescido muito, as construtoras, o investimento e isso realmente fortalece a região, mas em riscos ambientais nós temos um problema muito sério. É hora de repensar o consumo, isso está na cartilha. Existe uma fórmula para se memorizar os princípios do consumo consciente. São os cinco Rs, que significam: repensar nossos hábitos e atitudes de consumo do dia a dia, que isso é muito significativo; recusar produtos e serviços que causem danos ambientais ou à saúde, isso é mais ainda; reduzir a

geração do lixo e descarte de materiais, preferindo produtos e embalagens que gerem menos resíduos e durem mais; reutilizar dando novos usos aos materiais já utilizados, ser criativo e inovador usando um produto de várias maneiras; reciclar materiais usados, transformando-os em matérias primas para novos produtos por meio de processos industriais e artesanais.

Eu, na oportunidade em 22 de janeiro, quando tive a honra, também, de fazer o uso da palavra lá no teatro, a Praça Rui Barbosa, coloquei a necessidade, a urgência da participação dos alunos, dos universitários, que será o futuro aqui da nossa nação.

Estive presente junto a ETE Lauro Gomes de Almeida, estive presente junto a FEI, estive presente junto ao SENAC, estive presente junto a ITEC. E nós estamos no mês de janeiro, que é o mês de janeiro de férias. Eles estão ausentes. Nossa querida Universidade Metodista também está em férias, eles retornarão já mais adiante. Então a participação é importantíssima. Porque, na ocasião, o secretário de Estado do Meio Ambiente, presidente do CONSEMA, na época Francisco Graziano Neto, ele determinou ali, nós formamos um grupo de trabalho para as audiências públicas sobre o empreendimento.

Então nós trabalhamos na época na ampliação industrial e agrícola, responsabilidade de Usina de Açúcar Guaraní, unidade Cruz Alta. Nós trabalhamos na pequena central hidrelétrica PCH São Francisco, pequena central hidrelétrica PCH Ponte Branca, duplicação da Rodovia Raposo Tavares SP270, e acima de tudo, trabalhamos na ampliação, temos aqui as estações do metrô que são construídas na ocasião, a entidade de movimento das associações e entidades de bairros de São Paulo, centrais e impressoras brasileiras, Vila Ema, Vila Prudente, nós trabalhamos. Os abaixo assinados apoiam totalmente pela manifestação popular, principalmente nos bairros de Vila Prudente e Vila Alpina, nos seguintes objetivos: andamento das obras do Hospital Vila Alpina, sua inauguração e funcionamento; conclusão das obras do metrô, linha Madalena-Oratório, dando completa cobertura aos bairros do Sacomã, Tamanduateí, Mitirama, Vila Alpina e Oratório. Nós temos conhecimento, nós temos realmente falar a realidade, a linha Oratório não está 100% ainda terminada. Porém, na qualidade de contabilista e na qualidade de consultor imobiliário, a minha grande preocupação, primeiro, na área ambiental é o carbono. O carbono é água, é água. Nós estamos trabalhando, vendo realmente que os empreendimentos estão crescendo e não há vazão de água, para as águas. Na ocasião em 1979, nós tivemos o governador eleito, o Projeto

SANEGRAN, que é ali no final da marginal de São Caetano, já subindo para o Heliópolis, que era a contenção das águas do Rio, Ribeirão dos Coros, Rio dos Meninos, tratamento e voltar para essa água.

01:10:36 [Anselmo Guimarães] Eu vou pedir para concluir isso, obrigado.

[Wagner Baquero] Então, me perdoe. Então, veja bem, estou aqui parabenizando todo o empreendimento, vocês estão de parabéns, mas o mais importante é a vontade popular. Isso é fundamental, ok? Muito grato pela atenção, uma ótima tarde a todos. Deus abençoe a todos vocês, muito obrigado.

01:10:59 [Anselmo Guimarães]

Muito obrigado, senhor Wagner Baquero, pela participação aqui conosco nessa audiência pública. Muito obrigado. Vou convidar agora o próximo inscrito, Rodilei Soares, aqui pelo ABC, do ABC. Na sequência, nós vamos começar a chamar as pessoas físicas, cidadãos e cidadãs, que nos acompanham aqui online e se inscreveram, alguns mandaram um questionamento por escrito. Roberta Paffi vai me ajudar aqui, chamando essas pessoas. Rodilei, seja bem-vindo. Obrigado pela participação. São cinco minutos. Obrigado.

[01:11:31] Rodilei Soares

Boa tarde a todos. Boa noite. Já pelo horário, talvez. Eu vim, na verdade, como um jornalista, eu quero entender alguns pontos do projeto. Na verdade, a minha pergunta é bem breve, eu não vou usar todos esses cinco minutos. Eu vou colocar aqui para como é interesse aí da população, eu quero saber qual é, onde vão ser destinadas essas áreas de compensação ambiental, se relativamente... a cada... as espécies retiradas serão compensadas dentro de cada município, se isso é feito em outro perímetro, onde vão ser colocadas estas compensações. É só isso mesmo. Muito obrigado.

[01:12:17] Anselmo Guimarães

Muito obrigado, Rodilei Moraes, pela participação. Agora nós vamos passar a chamar aqui aqueles que estão inscritos, já passando para um próximo segmento da audiência pública, que são as pessoas físicas, são os cidadãos ou cidadãs que

não estão representando exatamente alguma entidade, algum órgão, então nós vamos começar a chamar. Então a Roberta Paffi aqui vai fazer o anúncio aqui das pessoas, obrigada.

01:12:41 [Roberta Paffi]

Muito boa tarde. Eu vou efetuar a leitura aqui da manifestação feita de forma virtual encaminhada por escrito do cidadão Otávio Morissati.

A questão encaminhada foi preliminarmente. Ele agradece a todos e pede que o anteprojeto da engenharia, em relação ao tema: 1-Estação Santo André, seria melhor situá-la em parte do estacionamento do Shopping Grand Plaza, com o empreendimento associado do edifício garagem do próprio Shopping, pois a atual área selecionada corresponde à quadra com comércio pequeno e camelódromo. 2-Da maneira que está projetado haverá a supressão de empregos e será percebido como um movimento higienista.

2-Estação Portugal. Importante que a nova estação e o empreendimento associado preservem a residência de número 549, da Avenida Portugal, pois se trata de um dos últimos exemplares residenciais da primeira ocupação da Avenida, construída na década de 1950, ainda preservada em sua integralidade. E faz parte do patrimônio paisagístico de Santo André.

3-Estação Portugal. Preservar igualmente a propriedade do número 537, da mesma avenida, cujo projeto arquitetônico recebeu um importante prêmio internacional e representa singular exemplo de arquitetura comercial do início deste século.

4-Estação Portugal. A compensação ambiental deveria contemplar replantio de árvores na própria Avenida Portugal.

5-Estação Príncipe de Gales. Tal estação deveria ter como foco atender o complexo educacional e de saúde da Fundação Santo André, Faculdade de Medicina ABC, Hospital da Faculdade ML. No projeto da estação há pouca acessibilidade, tendo vista a subida muito íngreme da fundação até a estação. O ideal seria ter uma saída C, no mesmo molde da estação Portugal, que atenda diretamente o complexo.

6-Estação FRADIQUE-COUTINHO, melhor seria denominá-la estação Rebouças, tendo em vista que se situa justamente na Avenida Rebouças, adotando o mesmo modelo de duas estações interconectadas, a exemplo da Paulista-Consolação.

7-Prever no projeto básico a formação de conselhos comunitários em cada bairro abrangido por uma estação, com a missão de acompanhar o andamento das obras

junto ao Metrô, definir matriz de responsabilidades e minimizar impactos no entorno das obras.

Essa foi a manifestação do cidadão, encaminhada de forma virtual. Obrigado.

[01:15:54] Anselmo Guimarães

Eu vou pedir para colocar o Teams no telão para a gente poder ver as pessoas que estão nos acompanhando aqui também. Vamos chamar aqui a próxima pessoa inscrita, Roberta.

[01:16:18]Roberta Paffi

A próxima inscrita é a senhora Silvana Mara Gonçalves Álvares. Ela pediu para se manifestar de forma virtual. Está presente?

Próximo inscrito é Marco Antônio Calixto Alves. Também encaminhou a manifestação por escrito, na qual vai ser lida.

”Boa noite. Gostaria de saber o porquê da escolha da estação Abraão de Moraes e a retirada da estação Água Funda. Das sete alternativas de traçado, a estação Água Funda aparecia em sexto. Já a estação Abraão de Moraes, em somente uma. Acredito que a estação na Água Funda beneficiaria muito mais quem mora na região, tendo em vista que os ônibus lotam nesse bairro e só esvaziam quando chegam na Saúde. Fora que a região de Abraão de Moraes já tem duas estações que beneficiam o bairro, Santos Imigrantes da linha verde e Saúde da azul. Enfim, gostaria de saber o motivo de ignorarem o bairro da Água Funda que necessita tanto de uma estação e faço um pedido para que considere a estação Água Funda, pois para quem mora no bairro, a estação Cursino e Abrão de Moraes estão muito longe, e quem conhece a região sabe que ela é cheia de ladeiras, quase impossível de chegar na Cursino a pé.Obrigada”.

Vamos passar para o próximo inscrito, de forma virtual senhor Márcio Cano, também não se encontra. Passando para o seguinte cidadão inscrito de forma virtual, senhor Thiago Barbosa Martins, também não está presente. Passando para o seguinte inscrito de forma virtual, senhor João Henrique Castro Conceição. Também não. O próximo inscrito e último de forma virtual até o momento, o Sr. Bruno Ventura Cundari. Na sequência, também chamando as pessoas físicas, se manifestando pelo cidadão, Eduardo Delavora, que se inscreveu presencialmente? Ademilson, senhor Ademilson Topa. Na sequência, Flávio Castelhana.

[01:19:25] Sr Ademilson Topa

Na qualidade de pessoa física, eu moro na Travessa Portugal que vai ser desapropriado segundo o projeto. A pergunta é, pelo que eu percebi, foi tudo muito bonito, bem considerado o meio ambiente, isso é muito importante, lógico, mas a única coisa que eu ouvi aqui é que as pessoas serão indenizadas de acordo com o metro quadrado. Gostaria de perguntar se esse metro quadrado vai levar em consideração o que o senhor Alex Manente falou, que é a valorização dos imóveis. Quem estará..., vamos supor, o meu imóvel, vai ser demolido, vou receber valor de mercado, ok. Não sei qual que é o valor. Mas quem está em torno a um quilômetro, a 500 metros, vai ter uma supervalorização do seu imóvel. Eu quero saber se isso vai ser considerado na hora de comprar o meu imóvel. Essa é a minha questão.

[01:20:25] Anselmo Guimarães

Muito obrigado pela participação. As respostas serão dadas ao término das manifestações. Aí a gente vai convidar novamente os representantes do metrô e da consultoria que vão fazer aqui os comentários gerais sobre tudo o que foi colocado.

Gostaria de convidar agora para fazer o uso da palavra Sr. Flávio Castelhana. E o próximo inscrito, após Sr. Flávio Castelhana é Roque Ferreira.

Ele está aqui conosco. Obrigado pela informação. Perfeitamente. Está reservado aqui, caso voltem ao recinto, mas já está reservado aqui o uso da palavra. Muito bem. Agora vamos aqui aos representantes. Também tem... gostaria de convidar agora, João Vianna. Está aqui conosco, aqui presente. Se inscreveu para fazer o uso da palavra. Por favor. Tá bom?

[01:21:29] João Vianna

Boa noite a todos e todas. Primeiro, queria agradecer a mesa na pessoa do Anselmo, que atendeu a gente super bem. Queria agradecer a todo mundo que está tornando realidades essa audiência pública aqui.

Agradecer às autoridades, o vereador Júlio Fusari, na pessoa também do vereador Danilo Lima, presidente da Câmara. Agradecer a todos os demais vereadores presentes, a deputada estadual Carla Morando, o secretário, o senhor deputado Federal Alex Manente. Eu queria falar brevemente aqui também sobre a importância também desse projeto, especialmente para a juventude, porque hoje a juventude não vive mais as cidades da maneira que se vivia antes, sem se interligar com outras cidades.

Hoje a região metropolitana é uma só, por mais que seja dividida em cidades, eu tenho certeza que todo mundo aqui conhece alguém que mora aqui em São Bernardo, que sempre estuda em São Paulo, em outra cidade, ou mora aqui e trabalha em outra cidade, ou é de outra cidade, vem para São Bernardo estudar ou trabalhar. Para o jovem, isso é especialmente importante, especialmente porque é uma pessoa que está no começo da vida dela, é uma pessoa que está dependendo do transporte público, majoritariamente, para ir, por exemplo, a São Paulo, que é a área contemplada aqui na ligação do ABC, e via metrô. Por conta disso, eu queria também saber, depois, sobre a mesa, sobre como foi definida essa linha na questão ambiental. No seguinte sentido, muito foi falado antes, nas várias discussões que houveram sobre o metrô em outros momentos, ainda quando era a linha 11..., a linha 18 Bronze, que se falava muito sobre um problema no solo para vir por baixo, que teria alguma dificuldade de ser um solo mais difícil de penetrar. E se isso foi o que ocasionou a curva da linha Rosa, ali, em relação à linha Bronze para Santo André, ali pelo lado do Rudge Ramos, porque tem sido uma questão, eu tenho falado muito sobre essa questão do metrô no ABC, com vários jovens aqui de São Bernardo, e tem sido muito uma questão o fato dessa linha passar pelo Rudge Ramos e ir para Santo André, diferentemente da linha Bronze, que chegava ali bem mais profundo em São Bernardo. No mais, eu queria parabenizar todo o estudo que está sendo feito, porque como é fácil de pensar para todo o jovem, a gente que está vivendo no início da nossa vida, já com pandemia, já ouvindo muito sobre ebulição global, que não é nem mais aquecimento global, como as gerações anteriores ouviram muito, eu fico muito feliz de ver um estudo tão aprofundado na questão ambiental, na questão física, na questão da fauna, da flora e contemplando, inclusive, bacias hidrográficas e a contaminação do solo. Para finalizar, eu também queria comentar sobre a importância que é..., aliás, reforçar a fala de um jornalista que veio anteriormente sobre o replantio que está ali, sobre o replantio e sobre como seria esse replantio do impacto ambiental que vai ser feito, se vai ser na mesma cidade, se vai ser em outro lugar, qual seria exatamente o critério para fazer essa ação. Muito obrigado.

[01:25:15] Anselmo Guimarães

Muito obrigado, João Viana, pela participação. Muito obrigado. Agora nós vamos passar à manifestação dos parlamentares aqui presentes. Gostaria de chamar

inicialmente o vereador Maurício Cardoso, ele que representa aqui a Câmara Municipal de São Bernardo do Campo. Muito obrigado pela participação. Na sequência nós teremos o vereador Julinho Fuzari e a última participação da deputada estadual Carla Morando. Vereador, seja bem-vindo. Muito obrigado pela presença e participação. Por favor, a palavra é sua. São cinco minutos. Obrigado.

[01:25:48] Maurício Cardoso

Bom, boa noite a todos, né? Primeiramente, cumprimentar você, Anselmo, em nome da mesa aqui, de todos os funcionários do metrô, do CONSEMA, o Crepaldi, que foi morador aqui do Rudge Ramos, né? Queria cumprimentar a nossa deputada estadual Carla Morando, ao deputado federal Alex Manente, ao meu amigo Jorge, ao Danilo, que não está mais aqui, mas esteve, ao Julinho Fuzari, amigo de Câmara, ao Giba Marçon, Secretário Adjunto de Meio Ambiente, ao Pery Cartola, o nosso Secretário de Pessoas com Deficiência, e eu queria aqui explicar felicidade, né, hoje, de termos esse projeto, essas audiências públicas, para estar discutindo de fato, a questão da vinda do metrô que é um sonho para São Bernardo e em especial para o Rudge Ramos, que nós somos daqui, né, e que vai trazer muito desenvolvimento aqui para essa região, não só para o bairro Rudge Ramos, mas para a cidade de São Bernardo do Campo, para o bairro do Taboão que, agora recentemente, uma empresa comprou a Ford, então vai trazer muito benefício para essa região. E, parabenizar a nossa deputada, Carla Morando, que lá na assembleia um esforço danado junto com o nosso prefeito, com o nosso governador, e que está trazendo esses benefícios, o BRT que está vindo, né, que vai fazer esta interligação, então, muito desenvolvimento para a cidade de São Bernardo, para a esquina do Brasil e nós, que somos aqui do bairro Rudge Ramos, ficamos muito felizes com essa oportunidade de termos o metrô aqui na nossa região. Então, parabenizar a todos vocês, e eu tinha uma pergunta que na apresentação do pessoal do Metrô, a gente viu que... a estação Rudge Ramos e a estação Alfonsina. A gente queria saber se tem algum padrão de estações. Porque eu estou falando isso? Porque uma delas, que é a Rudge Ramos, vai ser ali, conforme um rapaz apresentou aqui, vai ser na São João Batista com a avenida doutor Rudge Ramos, e a outra vai ser ali na Afonsina junto com a Avenida Laura Gomes. Eu acho que é um espaço muito curto, não sei se tem algum padrão, mas

era só uma curiosidade nesse sentido, e eu queria depois que vocês pudessem fazer essa colocação. Muito obrigado a todos e uma boa noite e uma boa audiência.

[01:28:39] Anselmo Guimarães

Muito obrigado, esse foi o vereador Maurício Cardoso, obrigado pela participação, vereador. Eu gostaria de convidar agora para fazer o uso da palavra o vereador Julinho Fuzari, aqui do município também de São Bernardo do Campo. Muito obrigado pela participação, vereador. Seja bem-vindo.

[01:28:58] Julinho Fuzari

Boa noite a todos os presentes. Quero, antes de mais nada, saudar o Anselmo, isso faço, já saudou a todos os funcionários do Metrô e das demais empresas nesta audiência pública, saudar os vereadores aqui presentes, o vereador Jorge Araújo, o vereador que me antecedeu a fala aqui, também a deputada estadual Carla Morando, o nosso deputado federal Alex Manente, que tem lutado muito pelo metrô desde a época que era vereador e depois deputado estadual. Tenho acompanhando a sua luta, deputado. Saudar também os suplentes, primeiros suplentes de vereador aqui presente, o João Vianna, também o Fábio Telles. Saudar o ex-deputado estadual Giba Marçom. Também o ex-vereador Tião Mateus, que eu vi que está presente aqui nesta audiência. Bom, fico feliz em ver uma apresentação como essa, porque nós estamos vendo um projeto factível, algo concreto, uma projeção para chegar o metrô aqui e ser concluído as obras em 2035. Algo palpável, não factóide, como já foi apresentado à população de São Bernardo do Campo e ao Grande ABC por muitas e muitas vezes. A promessa de que o metrô viria, que o metrô iria chegar... muitas promessas foram feitas, mas efetivamente eram factóides. Hoje a gente vê um projeto de verdade que se dá início e fico feliz em ver dando início dessa maneira, parece longe. Mas se tivesse iniciado o projeto lá atrás, quando se iniciaram as promessas, o Grande ABC já teria o metrô nos dias de hoje. Então fico feliz, parabênizo o nosso governador Tarcísio de Freitas, ao qual eu apoiei de forma incondicional desde o seu lançamento da candidatura no primeiro turno, também no segundo turno, e fico feliz e esperançoso, porque não só eu, mas toda a população de São Bernardo Campo e do Grande ABC não acreditava e, acreditem, ainda não acredita que o metrô chegará aqui no Grande ABC, chegará em São Bernardo Campo. E a importância da chegada do metrô, falar da importância, nós estamos muito bem localizados. Nós somos uma região de extrema importância para a

logística, próximo do porto, com o rodoanel ligado ao aeroporto, com o metrô, não só fará mobilidade para levar as pessoas para cá e para lá. O metrô irá atrair empresas aqui para a região do Grande ABC, fomentar mais uma vez os comércios da nossa região, mais uma vez São Bernardo do Campo e o Grande ABC voltará a ser cidades industrializadas, gerando emprego, gerando renda. Por isso, a importância do metrô e nós contamos que, desta vez, realmente o metrô possa sair do papel, eu acredito, e que nós possamos ver o metrô chegar ao grande ABC. Obrigado.

[01:32:11] Anselmo Guimarães

Muito obrigado, vereador Julinho Fuzari. Muito obrigado pela participação. E agora, encerrando, então, as manifestações, as falas, convidamos a deputada estadual Carla Morando para vir até a tribuna para fazer uso da palavra, deputada estadual, que é a coordenadora da frente parlamentar em prol da linha 20 do metrô. Deputada, novamente, muito obrigado por nos brindar com sua participação na nossa audiência pública. Seja bem-vinda. Obrigada.

[01:32:38] Carla Morando

Muito obrigada, Anselmo. Uma boa tarde a todos. Quero aqui cumprimentar novamente aqui o Anselmo Guimarães, secretário executivo do CONSEMA, Luís Antônio Cortez, do Metrô, que fez a apresentação. Também, a Maira Amaral, que é da CETESB, o Ricardo Crepaldi, conselheiro do CONSEMA, a Roberta, secretária executiva do CONSEMA também, Giba Marson, nosso Secretário Adjunto do Meio Ambiente, também Pery Cartola, secretário da Pessoa com Deficiência, deputado Alex Manente, aos vereadores, Danilo Lima, que não pode permanecer por compromissos já previamente agendados, mas agradecer que ele esteve presente também, nosso vereador Mauricio Cardoso, Jorge Araújo e Julinho Fuzari. Bom, eu tenho uma das questões que acho que foi falada aqui por duas pessoas, né, que também é a questão dos exemplares que serão suprimidos em toda a extensão da linha do metrô, não só aqui na região do ABC, mas nos 33 quilômetros de linha que a compensação ambiental pudesse ser alocada para as nossas áreas de mananciais, que compreendem uma grande parte do grande ABC, mais especificamente nas margens da represa Billings. E também a compensação financeira, também aplicada na despoluição da nossa represa. É uma sugestão, um

pedido que acho que é muito importante para que a gente possa proteger aí toda a nossa região de manancial e preservar a água que é o nosso bem maior. E aí tem uma outra questão que um senhor me pediu para fazer, uma pergunta, porque ele não se inscreveu, mas eu adiantei a resposta para ele da questão, se a linha 20 poderia se transformar no VLT e depois em outra coisa, como aconteceu com a linha 18. Já adiantei mão, eu disse que não, mas se eu tiver alguma coisa que pode acontecer, por favor, me corrijam. E também eu gostaria de colocar uma observação que não faz eh...,eh..., na pauta ambiental, mas também acho muito importante falar para o senhor Luiz Antônio Cortez sobre o caso das desapropriações. Eu gostaria de saber se haverá possibilidade de uma parceria entre o Metrô e os proprietários dos imóveis, principalmente comerciais de toda a extensão, que ao invés de fazer essa desapropriação, como já foi até colocado em pauta pelo governo passado, o Secretário de Transportes Alexandre Baldy, para que ele faça essa parceria mitigando a questão de judicializações. Já que o Decreto Lei 336541, ele não possui uma previsão na questão de fundo de comércio, e isso sempre é um problema bastante grande e acaba atrasando as obras. Então, gostaria de deixar aí essa questão como sugestão ou se isso foi levado adiante conforme havia sido comentado no começo. Seriam essas as minhas perguntas e dizer da importância, da implantação da linha 20 do metrô para a região do Grande ABC, principalmente. A gente sabe que a região do Grande ABC, ela tem uma concentração grande, são quase três milhões de habitantes e que nós não temos nenhum meio rápido de transporte e efetivo como o metrô, porque é o maior, é o melhor e é o mais efetivo, e a gente não tem. E seria muito interessante para todo o desenvolvimento, para que a população possa sair de casa mais tranquilamente, até por conta dos números colocados na apresentação, a quantidade de tempo que vai ser economizada, que é muito grande, acho que é muito importante, não só para a questão ambiental, tirando veículos da rua e também ônibus em circulação, mas trazendo uma qualidade de vida melhor para toda a população, já que a Rodovia Anchieta e a Imigrantes estão completamente congestionadas, não agora, mas nas partes, tanto de manhã quanto a tarde, em horários de pico, mas durante todo o dia a gente pega ali a Anchieta travada. Então é muito importante que venha essa linha, o quanto antes, tenho lutado bastante e me coloco à disposição para tudo o que for necessário, fazer cobrar o governador junto com a frente parlamentar, onde sou coordenadora, para que a gente possa acelerar cada vez mais esse projeto. A gente

sabe que não é uma coisa fácil, o valor é bastante expressivo, são mais de 30 bilhões em investimentos, mas o benefício que trará é muito maior. Não só pela redução de poluentes e também da economia que vai ser gerada na implantação, como foi dito aqui, de 3.5 Bi na região aqui do Grande ABC. A gente sabe que isso tudo impacta muito nos cofres do governo. Então, quanto mais a gente conseguir colocar na mão da iniciativa privada, com certeza isso vai ser muito mais rápido e a população vai ser melhor atendida. Então agradeço mais uma vez as audiências públicas que foram realizadas, não só aqui em São Bernardo, mas também em Santo André, onde também participei, em São Paulo, mas dizer que é uma linha que vai fazer total diferença para toda a região e para todos os habitantes. E agradecer mais uma vez ao pessoal do Metrô que tem se empenhado bastante. E agradeço também por todas as informações que nos são passadas, para a frente parlamentar, para que a gente possa estar acompanhando de perto e sempre cobrando o governador, que já agradeço de antemão por ter colocado isso para andar, e não deixou parado lá engavetado, colocou para andar e dá continuidade. Mas não só ao governador Tarcísio de Freitas, e também ao secretário Rafael Benini, que é responsável pela implantação das linhas. Muito obrigada.

[01:39:41] Anselmo Guimarães

Muito obrigada, deputada Carla Morando. Muito obrigado pela participação. Com isso, todas as manifestações já foram aqui colocadas. Antes de chamar aqui, então, vou chamar novamente o Luiz Cortez, também o Renan para fazer aqui as falas, mas agradecer a todos os que nos acompanharam, agradecer a todos os que estão nos acompanhando também pela internet. E dito isso, vamos chamar então os representantes aqui, tanto do Metrô, quanto da GEOTEC. Não sei como vocês vão definir a ordem. Começa pelo Renan Cavalheiro da Costa, por favor.

[01:40:35] Renan Cavalheiro da Costa

Bom, boa noite agora, né. É..., das questões ambientais, foram poucas levantadas. Tivemos três questionamentos sobre a parte de onde serão feitos os plantios compensatórios corroborados agora nessa última fala da deputada Carla Morando.

Primeiro, quando há uma supressão de vegetação, a densidade arbórea dessa área tem que ser mantida, ou seja, se foram tiradas dez árvores de um terreno aqui em São Bernardo, nesse mesmo terreno terão que ser plantadas dez árvores. Então, uma parte da compensação é destinada dentro do lote aonde foi suprimido, e

a outra parte há de ser localizado um local, tem que ter um local para compensação. Isso vai ser definido à medida que o projeto for avançando. Então, em conjunto com a CETESB, é feita uma solicitação de supressão vegetal, que nós chamamos de ASV, e nesse documento já são propostas algumas áreas para o plantio. Então, as áreas de plantio hoje são um dos principais gargalos para a supressão, porque o ambiente que nós estamos já tem poucas áreas. Então, a ajuda das prefeituras é essencial para a disponibilização de áreas para que a gente consiga, na medida possível, fazer isso aí o mais próximo de onde foi realizada a supressão.

Um outro questionamento foi em relação aos aspectos ambientais gerais do empreendimento. Para esse projeto nós tivemos uma inovação do Metrô, o qual foi contratado o anteprojeto de engenharia e os estudos ambientais de maneira simultânea. Eles correram junto com as mesmas equipes o tempo inteiro. Então, toda tomada de decisão do projeto, o Meio Ambiente era consultado antes, de modo que, desde a concepção do projeto, portanto, as questões ambientais estão sendo levadas em consideração. E isso é muito benéfico para o resultado final para que nós tenhamos um impacto ambiental muito reduzido ao término do projeto. Acho que da parte ambiental é isso. Cortez vai passar para vocês agora os próximos esclarecimentos. Muito obrigado.

[01:42:54] Anselmo Guimarães

Muito obrigado, Renan, pela participação. Seja sempre bem-vindo aqui. Muito obrigado. Agora, Luiz Antonio Cortez.

[01:43:14] Luiz Antonio Cortez

Mais uma vez, obrigado pela oportunidade, tá aqui falando com todos e todas. Quero aqui deixar meu agradecimento a todos os parlamentares, secretários, especialmente o apoio que estão manifestando ao projeto, o deputado federal Alex Manente, a deputada estadual Carla Morando, o vereador Maurício Cardoso, vereador Julinho Fuzari também, e a todos os representantes de entidades que aqui se manifestaram. Gostaria de fazer algumas considerações, eu vou abordar por blocos, por favor, compreendam para a gente facilitar, porque o nosso tempo não é assim tão extenso, temos só 15 minutos para as respostas. O primeiro ponto que eu queria ressaltar é, voltando a falar das desapropriações, o processo de desapropriação, como já havia dito, ele começa com um decreto de utilidade pública, esse decreto de utilidade pública para ser publicado, a montagem do

processo exige um laudo macro, que é um laudo onde é feita uma avaliação preliminar dos imóveis, e isso é feito por bloco, por quadra. Publicado o decreto de utilidade pública, em seguida é feita a avaliação individual. Então, o questionamento da valorização que ocorrerá no futuro é importante a gente ter em mente que boa parte dessa valorização já ocorre no momento em que começa a ficar evidente para a população que o projeto vai virar verdade, que o projeto será implantado. No momento em que sai um decreto de utilidade pública, por exemplo, o mercado imobiliário já está bastante aquecido na região. Então, uma parcela expressiva da valorização já será capturada no laudo de avaliação individual dos imóveis. Ainda assim, a ideia da desapropriação ao valor de mercado é que o proprietário expropriado possa rapidamente adquirir um imóvel de iguais condições na região onde ele estava, portanto, digamos assim, mudar de um ponto para um ponto muito, para um outro muito próximo em condições muito similares, e continuar a absorver a valorização que possa vir a ocorrer no futuro depois da inauguração e do início da operação da linha. Então, a gente não tem juridicamente condição de fazer modelagens de valorização futura, mas o que a prática demonstra é que boa parte dessa valorização ocorre bem antes da inauguração da linha, o mercado imobiliário já fica bastante ativo e, portanto, o proprietário expropriado não é prejudicado expressivamente nesse sentido. E sempre por ser uma valorização, valor de mercado paga a vista, a possibilidade de substituir o imóvel expropriado por um outro similar na mesma região e, portanto, continuar a usufruir das vantagens que virão com a valorização imobiliária, o restante dela que vem a ocorrer. Aproveitando também, já que estamos falando aqui das desapropriações, da aquisição de terrenos para implantação da linha. A deputada Carla Morando demonstrou ter muito boa memória quando citou o ex-secretário Baldy, Alexandre Baldy, que considerou, que colocou a proposta de que os proprietários, ao invés de serem desapropriados, aqueles que tiverem interesse possam entrar como terrenistas usando aqui a gíria, o jargão do mercado imobiliário. Possam entrar como terrenistas na incorporação dos empreendimentos associados às novas linhas..., às novas estações.

E aqui, eu quero, então, aproveitando com isso, já responder um outro tema que foi colocado. No anteprojeto de engenharia da linha 20, pela primeira vez dos projetos de linhas do metrô, nós consideramos, já incorporamos ao projeto a exploração de empreendimentos associados ocupando o espaço aéreo das áreas desapropriadas.

As áreas desapropriadas serão determinadas, foram determinadas e continuarão a ser determinadas exclusivamente para aquilo que for necessário para a implantação da obra de infraestrutura, para a implantação da obra do metrô. Nós não faremos um único metro quadrado a mais de desapropriação por conta de explorar comercialmente a desapropriação. Quero deixar isso bem claro, porque é um ponto muito importante, ainda que haja base jurídica para fazer isso, a legislação brasileira permite isso, mas nós entendemos que isso não é socialmente aceitável e, portanto, a desapropriação será aquela necessária para a implantação das obras. Mas, muitas vezes, as estações sendo subterrâneas a superfície termina resultando, digamos, subproveitada ou com bastante área livre. Então, a nossa ideia é obter recursos a partir da exploração de empreendimentos associados usando o terreno das estações. Nessa situação, realmente, o proprietário do terreno, se assim entender como um bom negócio, pode, ao invés de ser desapropriado, entrar como terrenoista numa incorporação e vai depois receber a parcela dele nos termos do mercado. Normalmente o mercado remunera em número de unidades, vamos dizer, alguns apartamentos, alguma coisa assim. Mas nós não temos nesse momento esse modelo plenamente desenvolvido. Isso tem que dizer, isso é uma hipótese que foi levantada e ainda precisa ser aprofundado juridicamente como é que a gente poderia fazer um contrato desse tipo. Mas temos sim a intenção de desenvolver empreendimentos associados em parceria com a iniciativa privada, de tal forma que o investimento necessário para implantar a linha, que é bastante alto, esse investimento possa ser reduzido da parcela que caberia ao Estado, e possa aqui, então a gente usufruir dessa valorização que é provocada pelo metrô para financiar a própria linha. É um mecanismo que não é novidade no mundo. De alguma maneira, empreendimentos associados já foram praticados pelo Metrô de São Paulo, o Metrô tem cinco shopping centers que foram construídos em regime de concessão de direito real de uso por investidores privados e remuneram mensalmente o Metrô, mas o que nós estamos falando agora é diferente, nós estamos falando de realmente aproveitar os terrenos para edificar, para verticalizar onde a legislação permitir, para oferecer empreendimentos de habitação de interesse social, que é muito importante, e também para oferecer a oportunidade de instalações institucionais em cima, digamos assim, das estações do metrô e com isso facilitar muito o acesso da população ao emprego, aos serviços e à moradia.

Vamos ver aqui as perguntas que estão me mandando... Sobre a localização da estação Santo André, pelo fato da gente ter uma série de cursos d'água, canalizações, ser uma área inundável pela posição do pátio e principalmente pelas restrições da geometria de uma via de metrô, a localização que está proposta entre a estação e o estacionamento do shopping é a localização que é tecnicamente viável. Então, além dela ter a vantagem de estar mais próxima ao terminal de integração e à estação da ferrovia do trem metropolitano, ela também é a única que permite, já utilizando o raio mínimo de curvatura possível, tecnicamente possível, para uma linha de metrô, é a única que permite o acesso ao pátio que está ali logo depois dos trilhos. Então, a decisão dessa posição realmente atendeu ao critério de facilitar a integração com o terminal, com o sistema DMTU, e também de permitir a instalação do Pátio conforme proposto ali na área da antiga Rhodia.

A respeito da compensação ambiental, acho que o Renan já pode responder, mas eu quero frisar que a gente sempre procura... que essa compensação, que depende naturalmente da CETESB, a CETESB que determina, mas que essa compensação seja feita em benefício da população que foi diretamente afetada. Então, isso eu acho que a gente pode trabalhar nesse sentido e receber, inclusive, as sugestões e as colaborações dos órgãos ambientais municipais. A cooperação é muito importante nesse caso.

Sobre a linha 20 Rosa, poder se transformar em um VLT ou em uma tecnologia similar à prevista para a linha 18, eu diria que isso não tem viabilidade técnica e nem financeira. A linha é uma linha projetada totalmente em subterrâneo, porque ela cruza diversos bairros, ela cruza transversalmente diversos espigões e vales e ela percorre um trajeto que não é acompanhado por nenhum sistema viário, não é acompanhado, exceto em alguns trechos que não são contínuos, pelo sistema viário. A implantação de um VLT, de um corredor de ônibus, BRT ou a implantação de um monotrilha exige que você tenha a faixa livre para implantá-lo. E no caso do traçado da linha 20, quem observar com atenção vai ver que não tem, não existe isso, não é viável. Teria que fazer a abertura de avenida, as desapropriações muito extensas, que terminariam resultando numa obra de muito impacto e ainda mais caro do que o traçado em subterrâneo. A obra subterrânea, sim, de fato, é bem mais cara, mas ela tem a vantagem de criar, digamos assim, um espaço que não existe na cidade e com isso poder levar os benefícios com pouco impacto e com pouco prejuízo, digamos, à população.

Desculpe, aqui foi citada também a contratação do Estudo de Financial Advisor pelo Metrô. Quero esclarecer aqui que o estudo de viabilização de concessões, de modelagem, de estudo de possibilidade, de viabilidade de fazer as concessões, e a modelagem dessas concessões foi contratada não pelo Metrô, mas pela Secretaria de Parcerias e Investimentos que contratou o IFC, International Finance Corporation, que é um órgão ligado ao Banco Mundial para fazer esse trabalho num contrato de quatro anos de duração. Então o Metrô não fez essa contratação. Com uma terminologia parecida com isso, o Metrô contratou e já está encerrado já algum tempo atrás um 'financial advisor' exatamente para avaliar a viabilidade desses empreendimentos associados, e o quanto isso poderia trazer de cooperação, de colaboração, da cesta de recursos necessários para implantar a linha. Mas o trabalho que o IFC está desenvolvendo hoje e que ainda tem algum tempinho pela frente aí, ele é a responsabilidade direta da Secretaria de Parcerias e Investimentos, o Metrô está subordinado a Secretaria de Transportes Metropolitanos e a gente realmente, exceto por fornecer os dados não acompanha o desenvolvimento deste estudo.

Quanto ao dimensionamento das estações, quanto ao projeto das estações, o dimensionamento ele é feito para atender as estimativas de demanda de cada uma das estações. Nós temos tomado um cuidado especial com o sistema do dimensionamento, as nossas contratadas utilizam modelos matemáticos, modelos de computador, de simulação de marcha, de fluxo de pedestres dentro das estações, de tal forma que a gente tenha a garantia de que o fluxo se dará com conforto e segurança dentro de todas as estações. Os projetos de empreendimentos associados não afetam isso, pelo contrário. A oportunidade de projetar isso em concomitante ao mesmo tempo é que nos permite ter certeza de que os projetos serão viáveis em termos de empreendimento e serão adequados do ponto de vista de transporte.

Deixem, desculpem aqui... Desculpa, eu não consigo escutar. Dá licença um pouco, Anselmo, você me permite que... Eu precisei da ajuda, já não é nem das universitárias, que não é universitária, ela é a professora doutora, mas ela me explicou que eu tenho que clicar no "Ler mais" aqui para conseguir ler tudo. Vocês desculpem, mas às vezes eu me atrapalho... Vamos ver aqui. Eu acho que eu esgotei aqui a lista, mas algo me diz que tem temas que ficaram sem resposta. Realmente, da lista aqui, eu não estou vendo nada que eu não tenha abordado, mas

se alguém quiser dizer "olha, faltou tal pergunta", eu deixo a disposição aí. Tem alguém que acha que ainda faltou um esclarecimento, senão eu vou encerrar aqui a minha fala. Tudo bem?

Obrigado, muito obrigado por tudo. Obrigado, Anselmo. Obrigado a toda a mesa e especialmente obrigado ao conselheiro que veio participar dessa audiência. Para nós é muito importante ter os representantes aqui conosco. Muito obrigado.

[01:58:16] Anselmo Guimarães

Nós que agradecemos aqui ao ex-conselheiro. Cortez, ele já foi conselheiro por um bom período lá no CONSEMA pela Secretaria de Transportes Metropolitanos. Muito obrigado. Uma vez conselheiro sempre será, viu, Cortez? Muito bem. E agora falando nisso, gostaria de convidar, então, para fazer o uso da palavra, nosso conselheiro Ricardo Crepaldi, representante da ABES, Associação Brasileiro de Engenharia Sanitária, no plenário do CONSEMA. Muito obrigado pela participação, conselheiro, a palavra é sua.

[01:58:52] Ricardo Crepaldi

Alô. Obrigado, Anselmo. Obrigado pela deferência, colega do colega... Conselheiro, não é, sempre conselheiro. Eu gostaria de usar esse movimento de palavra, não para questão, uma questão técnica, ABES é uma associação técnica, uma associação de mais de 60 anos que trabalha no Brasil inteiro, e especialmente São Paulo, que nós somos fortes e atuantes, muito atuantes. É..., Nossa..., o que talvez colocar um momento de reflexão para essa audiência pública é um momento de reflexão para a gente, o problema das obras em si, depois de começar as obras. E aí é o meu receio por ser também morador aqui na região e nós temos muitos problemas aqui nessa região de enchentes. Infelizmente a gente tem bastante coisa, bastante coisa sendo feita, mas isso a gente tem. Essas obras vão ter uma duração longa, natural pelo projeto e a compensação, a tentativa de compensação de mitigar esses efeitos das enchentes, que nós sabemos que os efeitos das mudanças climáticas vão piorar cada vez mais, isso é natural, o que está acontecendo, então nós vamos ter eventos mais extremos. Então a região, e principalmente a região do Rudge Ramos aqui em São Caetano também, toda essa parte, essa ponta aqui em Santo André, São Caetano e São Bernardo, tem um problema muito sério de enchentes, é claro que está sendo construído o pisciñão aqui do lado, aqui próximo, para ajudar nisso, porém as obras vão ter alguma

interferência e o risco dessa interferência com a própria questão das galerias de águas pluviais, etc., qualquer impacto dentro. Então, uma questão de reflexão não é exatamente sobre o projeto, é claro, mas depois hora que isso começar, porque isso vai ser um problema para os moradores por vários anos. A gente sabe disso, esse projeto é muito importante para a região, muito pedido há décadas e ele tem que ser feito. Como ele vai ser feito é isso que nós estamos fazendo aqui agora. Estamos fazendo aqui nesse momento, o primeiro momento de LP, depois vamos ter algumas outras etapas que foi apresentada, exatamente para isso é um processo razoavelmente burocrático, mas necessário, mas a gente tem que pensar depois quando a gente estiver realmente colocando as obras, como a gente vai mitigar. Então a gente tem outros exemplos, algumas obras estão indo muito bem no metrô, da própria linha Laranja, mas existem problemas pontuais. E esses problemas pontuais, que não existiam antes e isso vai impactar a sociedade local, então a mesma coisa vai acontecer nessa linha porque é natural isso acontecer, mas como a gente vai trabalhar com essas mitigações.

Outro ponto para considerar, como uma reflexão, é o uso dos conselhos municipais dentro das propostas de mitigação, de compensação ambiental. Os conselhos representam o município e toda a sociedade civil está representada, todos os entes..., os órgãos municipais, estaduais e às vezes federais estão nos conselhos, e esses conselhos, principalmente os conselhos de meio ambiente, eles teoricamente são a voz da população local para, inclusive para discutir onde seria o melhor local de compensação, onde a sociedade está sendo necessitada naquele momento. E a gente vai colocar isso também, isso depende do momento que nós vamos estar falando, são obras longas. Isso, a gente pode ter diferenças na postura da sociedade local, as necessidades podem mudar. Então a gente tem que colocar, a gente é uma sociedade ativa, então a gente tem que sempre olhando para o bem da sociedade local que está sendo impactada pela aquele empreendimento, pela aquela obra que é muito necessária, volto a falar. Isso sem dúvida nenhuma. Era necessário 10 anos, 15 anos, 20 anos atrás, então hoje é muito mais. Então só a gente..., como a gente vai fazer para mitigar algumas coisas. A gente vai ter problemas, é normal a gente, a sociedade aceita isso porque a gente está vendo o futuro. Então eu queria colocar esse momento de fala esses dois pontos, o ponto exatamente de como fazer, me preocupa, preocupa como avisar as transposições para cursos, de cursos..., logicamente, as transposições aéreas, ou em nível para

que ocorra o mínimo impacto possível dentro aí, não só do curso hídrico, mas também de possíveis adutoras ou... ou tubulações de lançamento de afluentes, etc. Então eu acho que isso é um ponto de reflexão. Mas eu fico feliz, a audiência acho que foi, está sendo muito boa e muito positiva, e é isso que a sociedade local, e eu como membro parcial disso, falo que a gente esperava isso para o..., por muito tempo. Então isso é muito importante. A gente vai só achar..., não tem como fazer um omelete sem quebrar os ovos, mas tem como a gente deixar um omelete muito melhor para que todos se dividam por todos e todos tenham um pouco de benefício. E aí a gente, pelo todo, a gente assuma alguns problemas que vão ocorrer nesse período. Obrigado. Obrigado, Anselmo.

[02:04:29] Anselmo Guimarães

Nós que agradecemos aqui pela oportunidade de tê-lo conosco aqui na audiência pública. Muito bom a gente levar para os demais conselheiros ter essa participação. Obviamente, esse projeto vai passar num outro momento lá, e é bom que os conselheiros já tomam pé desse assunto o quanto antes. Muito obrigado. E agora as palavras finais, então, da Mailer do Amaral, da CETESB, por favor.

[02:04:54] Mailer Sene Amaral

Bom, como eu falei no começo, as contribuições que o pessoal apresentou aqui hoje, elas vão ser muito importantes, vão ser transcritas e vão ser juntadas ao processo de licenciamento. Eu queria esclarecer uma questão, que acho que ficou meio dúvida, e a parte da compensação, quando falou em relação a CETESB, eu queria dizer, existe dois tipos de compensação, uma que foi falada, que é a parte da compensação do plantio compensatório, e essa parte do plantio compensatório, na fase da LI, o Metrô vai apresentar esse projeto do plantio compensatório por ocasião da solicitação, da autorização para a supressão de vegetação. Então, assim, eles vão apresenta. Aí a necessidade, vai ter a conversa, como Renan expôs, talvez conversar com a prefeitura, isso tudo o Metrô vai estudar e vai apresentar no projeto de plantio que vai subsidiar a nossa análise da solicitação, da autorização de supressão de injeção, tá? A outra parte da compensação, compensação financeira também é na fase da LI, tá? Essa parte da compensação financeira, ela vai ser submetida à câmara ambiental da Secretaria da SEMIL, e eles que vão avaliar para onde vai essa parte, como que fala?...é..., aonde que vai ser destinado essa

compensação financeira, tá?. Era só isso que eu queria esclarecer esse ponto. E aí fica de novo... [Você não quer colocar de novo? Não sei se está fácil] Ou então aquela parte lá, para quem quiser dar a vista, acessar aquele procedimento, aquele link que a gente apresentou lá no início. E se tiver alguma dúvida também, e precisar, também tem aquele email ali apresentado lá no final. Então, é isso. Boa noite a todos e agradeço por estarem presente aqui. Obrigado.

[02:07:20] Anselmo Guimarães

Muito obrigada com extrema satisfação que nós chegamos ao término dessa série de três audiências públicas sobre esse empreendimento da linha 20 do metrô, Santo André, São Paulo e São Bernardo, bastante bem acolhidos, bastante contribuições, creio que essas três audiências públicas cumpriram o objetivo máximo, que é de garantir a participação social da contribuição da sociedade e o fortalecimento do processo. Então, com relação a isso, eu agradeço a toda equipe do Metrô, Ana Paula, Epaminondas e o Cortez, os Vítors e todos os nossos colegas, que tanto se esforçaram aqui na consecução dos trabalhos, Adriana Taqueda, a turma do Kertzmann aqui também. Muito obrigado pela participação.

Então, com isso, Roberta, Ludmila, da equipe do CONSEMA, toda equipe da produção, meus parabéns. Com isso, vamos terminar aqui a audiência pública e com isso, declaro encerrado os trabalhos até a próxima.

Muito obrigado.