



ATA DA 132ª REUNIÃO PLENÁRIA ORDINÁRIA DO CADES

Aos 08/06/2011, sob a coordenação do Presidente Eduardo Jorge, realizou-se a 132ª Reunião Plenária Ordinária do Conselho Municipal do Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável - CADES, convocada com a seguinte Pauta:

Expediente:

1. Discussão e votação das Atas da 131ª Reunião Plenária Ordinária do CADES.
2. Posse da senhora Maria Angélica Travolo Popoutchi, como conselheira suplente, representante da Secretaria do Governo Municipal, **posse dos senhores Gilberto Tanos Natalini e Francisco das Chagas Francilino, como conselheiros titular e suplente, respectivamente, representantes da Câmara Municipal**, posse do senhor Murilo Reple Penteado Rocha como conselheiro titular, representante do Ministério do Meio ambiente, posse do Sr. Alfonso Orlandi Neto como conselheiro suplente, representante da Secretaria de Coordenação das Subprefeituras.
3. Informe que encontra-se disponível para consulta no CADES, pelo prazo de 45 dias, até o dia 15 de junho de 2011, **Estudo de Viabilidade Ambiental referente a Implantação da Subestação Mooca Plaza Shopping**. Empreendedor: Shopping Center Mooca Empreendimento S.A.
4. Informe que encontra-se disponível para consulta no CADES, pelo prazo de 45 dias, até o dia 15 de junho de 2011, **Estudo de Viabilidade Ambiental referente a Implantação da LTA Anhanguera – Casa Verde**. Empreendedor: Eletropaulo Metropolitana Eletricidade de São Paulo S/A.
5. Informe que encontra-se disponível para consulta no CADES, pelo prazo de 45 dias, até o dia 15 de junho de 2011, **Estudo de Viabilidade Ambiental referente ao empreendimento “Fábrica dos Sonhos” (Cidade Samba)**. Empreendedor: São Paulo Obras.
6. Informe que encontra-se disponível para consulta no CADES, pelo prazo de 45 dias, até o dia 19 de junho de 2011, **Estudo de Viabilidade Ambiental referente ao empreendimento Granero Transportes Ltda**. Empreendedor: Granero Transportes Ltda.
7. Informe que encontra-se disponível para consulta no CADES, pelo prazo de 45 dias, até o dia 01 de julho de 2011, **Estudo de Viabilidade Ambiental referente ao empreendimento Conjunto Habitacional de Interesse Social ITU I e ITU II**. Empreendedor: Companhia Metropolitana de Habitação de São Paulo.
8. Sugestões para inclusão na pauta desta reunião.

Ordem do dia

1. Discussão e votação do Parecer Técnico 12/CADES/11 da Câmara Técnica II – Obras Viárias, Drenagem e Transporte que analisou o EIA/RIMA referente a ligação do **Aeroporto de Congonhas a Rede Metroferroviária – Linha 17 Ouro do Metrô**.
2. Sugestões para inclusão na pauta das próximas reuniões.

Anexos:

- Ata da 131ª Reunião Plenária Ordinária do CADES.
- Parecer Técnico 12/CADES/11 - Câmara Técnica II – Obras Viárias, Drenagem e Transporte que analisou o EIA/RIMA referente a ligação do **Aeroporto de Congonhas a Rede Metroferroviária – Linha 17 Ouro do Metrô**.



ATA DA 132ª REUNIÃO PLENÁRIA ORDINÁRIA DO CADES

Presidente Eduardo Jorge: Estamos começando a Reunião Plenária Ordinária do Conselho. Expediente: 1 - Discussão e votação das atas da Reunião Plenária Ordinária anterior, já distribuídas: Não há quorum, e então está adiado o Item 1. Passaremos ao item 2 - Posse da Senhora Maria Angélica, representante e Conselheira Suplente da Secretaria de Governo Municipal. Posse dos Senhores Gilberto Tanos Natalini e Francisco Chagas Francelino, Conselheiro Titular e Suplente, respectivamente, da Câmara Municipal. Posse do Senhor Murilo Reple Penteadado Rocha, Conselheiro Titular, representante do Ministério do Meio Ambiente. Posse do Senhor Alfonso Orlandi Neto, Conselheiro Suplente, representante da Secretaria de Coordenação das Subprefeituras. A posse está reconhecida. Eu pergunto quais são os que estão presentes, dos novos Conselheiros Titulares e Suplentes? O Alfonso Orlandi Neto, Suplente da Secretaria de Coordenação de Subprefeituras, e o Murilo Reple Penteadado Rocha, Conselheiro Titular do Ministério do Meio Ambiente. Obrigado aos dois novos Conselheiros Titulares e Suplentes. Os outros apresentaram justificativas à coordenadora. 3 - Informe que se encontra disponível para consulta no CADES, pelo prazo de quarenta e cinco dias – até o dia 15 de junho de 2011 – EVA de Implantação e Subestação Moóca Plaza Shopping, empreendedor Shopping Center Moóca. 4 – Informe que fica disponível para consulta no CADES, pelo prazo de quarenta e cinco dias – até o dia 15 de junho de 2011 – EVA referente à implantação de LTA Anhanguera/Casa Verde, empreendedor Eletropaulo. 5 - Informe que se encontra disponível para consulta no CADES, no prazo de quarenta e cinco dias – até quinze de junho de 2011 – EVA referente à Fábrica dos Sonhos, empreendedor São Paulo Obras. 6 - Informe que se encontra disponível para consulta no CADES, no prazo de quarenta e cinco dias – até 19 de junho de 2011, EVA referente ao empreendimento Granero Transportes Ltda., empreendedor Granero Transportes. 7 - Informe que se encontra disponível para consulta no CADES, pelo prazo de quarenta e cinco dias – até o dia 1º de junho de 2011 – EVA referente ao empreendimento Conjunto Habitacional de Interesse Social Itu I e II, empreendedor Companhia Metropolitana de Habitação de São Paulo (em Guaianazes). 8 - Sugestões para inclusão na pauta dessa reunião. Volto ao Item 1, tipificado sobrestado, a discussão e votação das atas da Reunião Plenária anteriormente distribuída.

Cons. Antônio Abel: Bom dia a todos. Sou o Conselheiro Abel. Eu queria que constasse em ata, se possível, a criação da Câmara Técnica de Resíduos Sólidos e a criação da Câmara Técnica de Meio Ambiente. Por favor.

Presidente Eduardo Jorge: Na verdade, o que o Abel está pedindo é uma sugestão de inclusão na pauta, que está aceita e vai para o final da nossa reunião. Peço que a Helena Magozo administre este pedido do Conselheiro Abel. Mas eu já tinha voltado ao Item 1. Alguém tem alguma observação em relação à ata da reunião anterior?

Cons. Ros Mari: Eu só queria solicitar, Secretário... Como na reunião anterior fizemos uma série de sugestões em relação à mudança do Regimento Interno do CADES, acabei, inclusive, de conversar com a Helena e ela me disse que essas sugestões vão ser incorporadas numa nova versão do regimento, que virá aqui novamente ao Conselho para análise. Então eu só queria solicitar que, tão logo isso fosse feito, pudéssemos ver, então, essa nova versão para uma análise e aprovação. Obrigada.

Presidente Eduardo Jorge: Então está suspensa a votação da ata anterior. Ela volta na outra sessão.

Coordenadora Helena Magozo: Desculpe, não é isso, na ata consta certas questões colocadas pela Ros Mari e discutidas no Conselho. A ata está em votação. Então vamos aproveitar que temos quorum. Os Conselheiros que são favoráveis à aprovação da ata, por favor, levantem a mão. Então está aprovada pela maioria. Obrigada.

Cons. Ros Mari: É só lembrar que, quando forem incorporadas, voltam ao Conselho. É isso?



ATA DA 132ª REUNIÃO PLENÁRIA ORDINÁRIA DO CADES

Presidente Eduardo Jorge: Está bem, está aprovada e, submetida a correções, volta à votação no Conselho. Ordem do dia: discussão e votação do Parecer Técnico nº 12/CADES/11 da Câmara Técnica II - Obras Viárias, Drenagem e Transporte, que analisou o EIA/RIMA referente à ligação do Aeroporto Congonhas, Rede Metroviária - Linha 17 Ouro do Metrô. Como já estamos com quorum, chegou a notícia pelas coordenadoras do Conselho de que cidadãos e cidadãs que não fazem parte do Conselho gostariam de fazer suas manifestações antes do início da discussão e da apresentação da Diretora do DECONT. Nesse caso, nós já realizamos - e de muitos Conselheiros daqui sou testemunha - o acompanhamento de audiências públicas 1, 2 e 3. Portanto, houve realmente bastante oportunidade de participação e expressão de todos os interessados. Mas, mesmo assim, a minha sugestão é que, como é uma obra de grande importância, mais uma vez que se dê uma oportunidade a uma nova manifestação de pessoas interessadas e não conselheiras. E os Conselheiros, depois, vão discutir à vontade o parecer. Assim, a minha sugestão é que, para que seja uma coisa equilibrada alcançando os Conselheiros que não tiveram chance de ir às audiências públicas, vocês se organizem. E que haja uma pessoa que seja crítica à obra fale, uma pessoa que tenha opinião favorável à obra fale. Inclusive, se o Metrô também quiser falar, se tiver alguém da direção do Metrô, pode também fazer uma colocação. Meu encaminhamento é que cada um de vocês tenha o direito a dez minutos de exposição - se quiser usar. Então peço que os interessados, um, dois ou três, se inscrevam com a Helena para distribuírmos o tempo. Vou suspender por cinco minutos para vocês se organizarem com a Helena. Reaberta a sessão. Os dez minutos foram divididos, pelas pessoas que se inscreveram, em cinco minutos para cada uma. Então, que falem as pessoas inscritas para seguirmos aquele roteiro que eu propus. Primeiro falam duas pessoas que sejam críticas ao Projeto, depois falam duas pessoas que são simpáticas ao Projeto. A diretoria do Metrô também terá o seu tempo para comentários. Peço que as pessoas que se inscreveram venham até aqui, por favor, pois temos horário para a discussão desse Projeto. O Vereador Aurélio Miguel, que era Conselheiro, mas foi substituído por indicação da Câmara pelos Vereadores Natalino (do PSDB) e Chagas (do PT) e, também pede para falar. Então, em virtude da sua autoridade de Vereador, vou inscrevê-lo também, mas antes, inclusive, ele tem também dez minutos para falar. Por favor, Aurélio, pode falar. Agora, eu peço, por favor, Aurélio, vamos nos manter no horário, senão vamos ultrapassar (e muito) nossa previsão dos Conselheiros. A Helena Magozo pede que as pessoas que estão nos visitando (e obrigado pela visita) mantenham-se em silêncio para não prejudicar a concentração dos Conselheiros. Em primeiro lugar, além dos três blocos já inscritos, a Mesa vai abrir mais dez minutos para o Vereador Aurélio Miguel abrir essa fase de alguns comentários prévios à deliberação do Conselho. Depois eu insisto que as pessoas que estejam nos visitando dêem espaço aos Conselheiros, para que eles façam sua discussão e votação. Estamos abrindo, apesar de terem acontecido três audiências públicas com bastante e animada participação, mais essa oportunidade de exposição dos interessados. Por favor, Vereador Aurélio Miguel, dez minutos.

Vereador Aurélio Miguel: Bom dia a todos. Primeiro eu queria lastimar a forma com que fizeram a troca, aqui, dos Conselheiros da Câmara Municipal. Nem me informaram, fiquei sabendo hoje pela manhã. Agora, quando cheguei aqui... É lastimável o que fez a Presidência da Câmara Municipal de São Paulo - uma forma antidemocrática e deselegante. Sabem que sou contra a forma como está o projeto, e então, como são "cordeiros" do Executivo, estão de joelhos. Fico feliz com as intervenções colocadas no relatório - precisam ter cinquenta e cinco intervenções. Uma que me preocupa, e não sei como é que será corrigida (vamos colocá-la em votação aqui, hoje), é em relação a transporte. A Lei 13.430, que é o Plano Diretor Estratégico, o qual também está no relatório, é o subsistema estrutural definido pelo conjunto de linhas de transporte coletivo de passageiros, de atendimento a diversos. Só pode ser a rede estrutural de transporte coletivo, que terá suporte físico ao sistema integrado coletivo. Quer dizer, só pode ser em rede estrutural, e aqui estamos passando em local que não é estrutural. Não sei como será corrigido isso, precisamos mudar o Plano Diretor Estratégico. Estamos levando aqui à votação, logicamente da questão ambiental, mas tem que se levar em conta a legislação municipal, o que não está acontecendo.



ATA DA 132ª REUNIÃO PLENÁRIA ORDINÁRIA DO CADES

Está passando por cima de ZEIS também, está passando por dentro de cemitério, passando em uma região totalmente residencial, pois passa no Morumbi. E eu não sei o porquê dessa pressa toda em relação ao monotrilho. Sou favorável que haja transporte de qualidade, e transporte de qualidade é metrô, não é monotrilho. Saiu em várias matérias que quero mostrar, que sobre os monotrilhos estão fazendo experiências e São Paulo vai ser cobaia - São Paulo e China. Se der certo, pode ser que o monotrilho vai pegar no mundo. Isso saiu em diversas matérias há alguns dias: plano de São Paulo e outras cidades do mundo em desenvolvimento podem virar o jogo para o monotrilho, como o meio de transporte de massa. Quer dizer, é um teste. Eu viajei o mundo inteiro e nunca vi monotrilho, ou melhor, monotrilho eu só vi em Tóquio, que é da estação de Haneda até a estação de Tóquio. Ele tem lá alguns quilômetros, e eu não vi o metrô expandir aos monotrilhos. O monotrilho transporta, aproximadamente, vinte a trinta mil passageiros/hora. O metrô transporta cem mil passageiros/hora. Então, São Paulo tem um problema sério de mobilidade. Eu não consegui sair da região do Butantã agora, pois é difícil atravessar a ponte. E nem tem ponte - eles constroem pontes de quatrocentos e cinquenta milhões e se esquecem de fazer a de cem milhões, a que ajudaria a mobilidade e o transporte de qualidade, que é o metrô, importantíssimo para a nossa cidade. Agora, a Linha Lilás, que falaram que era a "linha fantasma" há alguns anos, está aí o resultado: ela explode e procuram pelas cinco linhas, e ela já está com a sua capacidade ultrapassada. Estamos falando de metrô, não estamos falando de monotrilho. Essa obra, quando for concluída, a cidade de São Paulo já vai precisar de um transporte com uma demanda muito maior do que está se propondo aqui em relação ao monotrilho. Infelizmente, estão forçando a realização dessa obra, em detrimento de uma obra de qualidade, o transporte que conhecemos - o metrô convencional. Vale lembrar que precisam de recursos da Operação Urbana Água Espreada, que até o momento não foi aprovada na Câmara Municipal também. Não foi aprovado, na Câmara Municipal, o recurso. São precisos trinta e sete votos. Ele está com uma dificuldade muito grande para ser aprovado lá. E assim eu acho que o Governo está se antecipando na licença ambiental, porque não sabe nem o que vai fazer. O próprio relatório aqui diz que deve haver cinquenta e sete intervenções. Com as cinquenta e sete intervenções que estão colocadas aqui, demora mais de dez anos para corrigir. Então não sei por que essa velocidade, essa vontade de se fazer algo que o mundo todo não faz - só São Paulo está querendo fazer essa obra de monotrilho, uma obra que, urbanisticamente, agride a cidade. Sabemos que vai ter uma altura de catorze metros, passando por diversas regiões da cidade, regiões de via local (e não estrutural), passando por ZEIS... Eu não sei como vão corrigir isso. E está na contramão com o Plano Diretor Estratégico da nossa cidade. Eu não entendo essa vontade do Governo Municipal em querer aprovar, da forma que está fazendo, essa obra aqui. Já está fazendo a obra do Expresso Tiradentes, e vamos ver, daqui a alguns anos, com a falta de planejamento dos nossos governantes, o mal que ela vai trazer àquela população daquela região. Já sabemos que o metrô Leste já está com uma superlotação, e ele tem a capacidade de oitenta a cem mil passageiros/hora. E sabemos que o monotrilho, infelizmente, não tem essa capacidade. Fico preocupado. Está aqui, em votação, só que vão votar algo fictício, algo que não existe, porque teriam que ser alterados vários pontos aqui, em relação a essa obra. O Governo Kassab já não consegue fazer mais nada, porque ele se encerra no ano que vem - faltam dezenove meses. Ele não vai conseguir nem iniciar essa obra. Não sei o porquê dessa vontade desequilibrada de se querer realizar uma "aberração" (no meu entender). Ela não traz benefício nenhum para a nossa cidade. Nossa cidade precisa de metrô, metrô de qualidade, metrô planejado. Precisamos fazer várias linhas integradas, que é o que acontece no mundo inteiro. Não vou poder dar meu voto contrário, mas a minha manifestação é totalmente contrária. Vou lutar para que essa obra não saia, porque é uma obra que traz uma agressão urbanística, não trazendo o benefício esperado da população que precisa usar o transporte público, o transporte de qualidade, que é o metrô. Era o que eu tinha a dizer. Muito agradecido, Secretário.

Coordenadora Helena Magozo: Com base no acordado no início da sessão, temos duas manifestações contrárias ao empreendimento, e duas manifestações favoráveis a ele. Vou alternar



ATA DA 132ª REUNIÃO PLENÁRIA ORDINÁRIA DO CADES

entre uma e outra. Primeiro o Reinaldo Abujamra. Como são dez minutos por posicionamento, serão cinco minutos para cada um dos manifestantes. Então, primeiro o Reinaldo Abujamra, por favor.

Sr. Reinaldo Abujamra: Bom dia a todos. Meu nome é Reinaldo, moro na região do Morumbi há muitos anos. Já faz mais de vinte anos que sou dessa região. Quero agradecer pela oportunidade de dar minha opinião, quer dizer, a opinião do bairro a respeito desse transporte inadequado. Endosso as palavras do Vereador, porque morei um ano no Japão e acho que minha experiência valeu para alguma coisa. Definitivamente, temos de nos espelhar em cidades maiores do que a nossa, para podermos falar em planejamento e em projetos adequados para a nossa cidade. Este, definitivamente, não é, pois nós não somos cobaias. Além disso, há inúmeras irregularidades. A sustentação é muito extensa, e serve de material para vocês. Fizemos um trabalho muito forte a respeito dos problemas que existem no que foi apresentado pelo Metrô. Primeiro que a empresa Walm Engenharia e Tecnologia não foi contratada para executar serviços de EIA/RIMA, mas para prestação de serviços técnicos e especializados no gerenciamento de áreas contaminadas na Companhia do Metrô. De acordo com a 8666, ela não poderia ter feito esse estudo. Essa licença não pode ser concedida, porque o Metrô feriu o processo ao atropelá-lo e invertê-lo. Primeiramente ele tinha de ter pedido licença, e depois ter lançado o projeto - se é que ele existe. Logo, essa concessão deveria ocorrer antes do julgamento das propostas, e não depois. Outro ponto é que o plano diretor do Município, muito bem frisado pelo Vereador Aurélio, exige que seja efetuado também um Estudo de Impacto de Vizinhança. O EIA/RIMA não contempla isso e, então, está faltando esse documento. A jurisprudência do Tribunal de Justiça é pacífica ao afirmar que os convênios firmados entre as autoridades ambientais, estaduais e municipais, são inconstitucionais, sobretudo na hipótese de impedimento, quando os impactos não podem ser resumidos à abrangência de interesses meramente locais do Município. Esse projeto, ao interligar com a Linha 9 - Esmeralda, tem o controle estadual. Foi muito bem frisado pelo Vereador Aurélio que existe o Decreto 30.443/89 no âmbito geográfico de planejamento da obra, o qual proíbe a retirada de vegetais arbóreos imunes a corte. Também há uma incompatibilidade técnica no projeto. O grau máximo de inclinação de 6% para, no máximo, 400 metros (citados nos manuais do monotrilho) vai causar uma intersecção com a Avenida Perimetral. Em outras palavras, o monotrilho precisaria ser subterrâneo nessa região, o que não está destacado com o que foi apresentado pelo Metrô. Outra coisa: o edital cita a necessidade de cinquenta metros de vias sem construções, para diminuir o impacto da vizinhança. E o Estudo de Impacto Ambiental de vizinhança que foi feito não considera isso para os trechos a serem desapropriados. O Termo de Referência exigiu a descrição detalhada do traçado da linha com a largura de cada trecho, e isso também não foi feito. Existem alternativas para transportes, e essa, com certeza, não é a melhor. Há de se fazer um estudo de demanda para cinquenta anos, porque eu quero que meus netos usem esse transporte. E daqui a três anos isso vai estar com a demanda toda saturada. Impactos ambientais e ações de controle não foram estudados. São dezessete negativos, seis positivos e seis neutros. Foram levantados oitenta e nove itens, e o Metrô respondeu catorze, ou seja, o restante não foi respondido pelo Metrô. Existe uma exigência das ações mitigadoras, que seria o Programa de Comunidade Social. Ele visa comunicar a população diretamente afetada sobre as ações de empreendimento - isso não foi realizado. O próprio estudo mostra que, nas áreas estritamente residenciais, a desapropriação de imóveis será de grande impacto. Uma coisa é se implantar uma solução em metrô onde há, realmente, atendimento à população. Nesse sistema de VLP há uma grande degradação de região, como se podem ver em outros países onde ele foi implantado. Então solicitamos ao CADES: não concessão de licença provisória e, muito menos, da definitiva, em face dessas enormes falhas existentes no projeto, no EIA/RIMA, na descrição do Modal e da ausência do Estudo de Impacto de Vizinhança. A melhoria de transporte é um investimento que deve ser efetuada de forma planejada e ao longo dos anos, o que, claramente, não está ocorrendo em nossa cidade. Estamos trinta anos defasados, e não vai ser com qualquer projeto que temos de aceitar. A sociedade não aceita esse projeto. Ela quer e espera uma opção adequada e consistente, de autoridades competentes, no sentido de



ATA DA 132ª REUNIÃO PLENÁRIA ORDINÁRIA DO CADES

enterrá-lo definitivamente. E que seja solicitado ao Metrô os estudos para a alteração de traçado, porque esse não gera demanda. Temos de ter um traçado que gere demanda, é óbvio. Que tenha planejamento, que seja passível de expansão. Caso essa licença seja concedida, nós acusaremos o CADES (e todos os seus Conselheiros) de terem causado danos irreparáveis à paisagem urbana. Porque eles vão ocorrer e isso não será corrigível. Muito obrigado.

Coordenadora Helena Magozo: Agora vamos ter uma pessoa favorável. Eu sugeri que fôssemos alternando, e então agora vamos ter o Senhor Danilo Zamboni. Por favor, Senhor Danilo.

Senhor Danilo Zamboni: Senhores e senhoras, bom dia a todos. Sou totalmente a favor ao monotrilho. Vou explicar por que sou a favor: o Metrô é uma realidade em todas as cidades do Brasil, em São Paulo e no mundo. Na verdade, no projeto do Morumbi, vai ser muito difícil ser feito um projeto de Metrô subterrâneo. Por quê? Devido ao custo da obra, que vai ficar muito cara. E vocês estão pensando em alguns moradores ou em uma centena de moradores do Morumbi, mas não estão pensando na grande maioria que precisa do transporte público, o transporte de massa. Então não importa se é monotrilho, o que seja. O importante é respeitarmos os estudantes, os trabalhadores, principalmente os trabalhadores da comunidade de Paraisópolis, os quais não estão sendo lembrados. E Paraisópolis é da comunidade do Morumbi também. Infelizmente, essa obra pode desfavorecer algumas pessoas - centenas ou até milhares. Mas ela vai favorecer milhões de usuários, não só de moradores, como estudantes e ainda pessoas que vão a lazer, aos jogos de futebol no Morumbi. Porque as pessoas têm o direito também ao lazer. Ou seria melhor a pessoa sair de carro, com seu carro blindado, e depois chegar e entrar no show, pagando uma nota? Então as pessoas de classe menos favorecida também têm o direito. E, na realidade, o monotrilho não existiria só em São Paulo. Quem conhece Miami sabe que lá tem monotrilho. Lá tem monotrilho sim! E na Europa tem monotrilho. É o seguinte: para quem viaja muito sabe que lá tem monotrilho. A verdade é que vocês estão querendo "encapuzar" uma coisa que não é a realidade. Nós respeitamos os moradores. Agora... Lá existem comerciantes, existem estudantes, trabalhadores... O pessoal que trabalha no Morumbi precisa de transporte público. Vocês sabem que a região, lá, tem uma carência muito grande de transporte público. É muito legal uma centena, ou milhares de moradores dizerem: "não quero monotrilho por causa da minha residência". E a maioria que precisa do transporte público? São Paulo já não está andando. Então não importa se é monotrilho, o que for. Precisamos é de algo urgente. O metrô de superfície é muito difícil sair por causa do custo - é um custo muito alto, o que onera os cofres públicos. Vocês têm que entender o seguinte: vai desfavorecer algumas pessoas, mas não acho que isso vai desvalorizar não, pelo contrário, porque na Avenida Paulista, o lugar mais caro de São Paulo, tem metrô. E lá no Morumbi não pode ter monotrilho. Por que não pode ter? Porque tem Paraisópolis? Porque tem o Estádio do São Paulo? Vamos refletir. Não é por causa de uma minoria, que também tem o seu direito de protestar, que vocês vão fazer o que estão fazendo. Eu sou totalmente a favor do monotrilho porque é uma realidade nossa, é uma realidade de momento. Precisamos dar uma resposta urgente para a comunidade - essa comunidade que sofre, que passa duas ou três horas no ônibus. Ninguém vê isso. Todo mundo entra no seu carro e ficam duas horas. São Paulo não tem transporte público. Meu prezado Vereador Aurélio Miguel, o senhor que é um representante do povo, deveria fazer projetos para melhorar o transporte na cidade inteira. Respeito o trabalho do senhor, mas vamos pensar um pouco mais na população. O pessoal que mora no Morumbi... Os funcionários moram fora, e precisam de transporte público. Então eu sou a favor do monotrilho, o qual vai favorecer a grande maioria. Muito obrigado.

Coordenadora Helena Magozo: Estamos numa reunião do Conselho. Já tivemos a audiência pública e está sendo dada a oportunidade para as partes falarem. Eu pediria, aqui, que as pessoas permitissem as manifestações, senão teremos de interromper a questão da participação. Rosa Richter, por favor.



ATA DA 132ª REUNIÃO PLENÁRIA ORDINÁRIA DO CADES

Senhora Rosa Richter: Bom dia a todos. Ao contrário do que acabou de ser falado aqui... Primeiro quero dizer que concordo plenamente com tudo que o Aurélio Miguel falou. Aqui eu vou provar para vocês, por A mais B, que não são todas as comunidades do Morumbi que estão sendo contempladas. Isso, sim, é um grande erro que estão cometendo. Há uma falta de planejamento. Segundo dados oficiais do IBGE de 2010, todos aqui acompanharam, o Bairro da Vila Andrade teve o maior aumento populacional da cidade de São Paulo nos últimos dez anos. Foi um crescimento de quase 73%. A região possui, ainda, o maior conjunto de terrenos para futuras construções na cidade, além das obras em construção (não entregues) e obras já aprovadas e não iniciadas. Com tendência de crescimento acelerado e grande número de comunidades carentes, a região do Morumbi necessita melhorar o formato de transporte público com urgência. O projeto de transporte via monotrilho foi desenvolvido, visando unicamente atender a demanda que seria gerada pela Copa do Mundo de 2014. Tal projeto foi objeto de pedido de cancelamento, visto que a região não receberá mais o público para a Copa. O Morumbi necessita de planejamento viário de qualidade, para melhorar a mobilidade urbana, e atender o maior número de moradores. Panes e suas consequências: sobre isso vou até deixar de falar, porque já foi citado aqui. Solicitamos um novo estudo do metrô subterrâneo, visto que o projeto atual do monotrilho foi feito com o único objetivo de atender a Copa de 2014. Precisamos de mobilidade para todo o Morumbi e solicitamos um novo traçado, indo do Terminal João Dias (metrô subterrâneo) pela Giovani Gronchi, até a Estação Vila Sônia que atenderá - aí sim - todo o Morumbi. Paraisópolis sabe que eu sempre o defendi. Todas as nossas associações sempre fazem tudo para Paraisópolis. Então não adianta vocês acharem que colocando Paraisópolis contra... Porque este traçado não atenderia somente Paraisópolis. Além dele, atenderia o Estádio e todas as outras comunidades, e mais os 73% de aumento populacional que houve. Somos contra o monotrilho que não atende a demanda de uma região que está em rápido crescimento, onde hoje suas vias coletoras já se encontram saturadas - o que não é nenhuma novidade para ninguém aqui - além de degradar suas últimas áreas verdes na cidade de São Paulo. Aqui está o traçado de todas as comunidades que estão deixando de ser abrangidas do outro lado da Giovani Gronchi: Arariba, Arrastão, Campo Limpo, Regina, Mitsutani, Marisal, Umuarama, Vila Preo, Vila Olinda, Elga, Praia, Palmas, além de Vila Andrade, Jardim Colombo e várias outras comunidades. O que estamos solicitando é que o meio de transporte coletivo de massa tenha como obrigação abranger todas as comunidades, e não somente uma ou outra. De acordo com um material da Exame, a conta não vai fechar. Aqui mostra todo o material da Estação João Dias, pegando Paraisópolis e todas as áreas, mostrando que a zona em que está passando, hoje, o monotrilho é Z1, é só zona residencial. Não tem demanda para isso tudo, realmente. E aqui fazemos a ligação do Terminal João Dias até a Vila Sônia. Mostramos também o nosso trânsito caótico. Todos estão cansados e não aguentam mais isso. Queremos, sim, metrô subterrâneo, que é transporte de qualidade para todos, e não para uma comunidade ou outra. Todo o Morumbi precisa de transporte coletivo. Obrigada.

Coordenadora Helena Magozo: Temos, agora, a manifestação da Isabel Afonso, da Associação Vitória Régia.

Senhora Isabel Afonso: Bom dia. Sou favorável ao monotrilho. O trânsito está caótico, e nós precisamos de transporte sim. Temos que entender que essa não seria a única linha a atender toda essa região. Precisamos de muito metrô, de muito transporte. E temos de fazer a coisa rápida. Temos um metrô, em São Paulo, com setenta quilômetros em trinta anos - são dois quilômetros por ano. Isso não pode continuar assim. Temos que aprovar o monotrilho. Já me manifestei em duas audiências públicas, somos favoráveis. A manifestação de Higienópolis me deixou muito feliz porque mostrou qual é o tipo de pessoa que está contra. Quem precisa de transporte está favorável sim. Confio nos estudos do Metrô. Acho que eles foram muito sérios. Quero colocar também que, infelizmente, Paraisópolis não pôde vir se manifestar. Eles têm sido pressionados, por conta das entidades que são contra a esse projeto.



ATA DA 132ª REUNIÃO PLENÁRIA ORDINÁRIA DO CADES

Coordenadora Helena Magozo: Agora, como estava previsto, vamos dar também os mesmos minutos para o Metrô. Por favor.

Senhor Luis Cortês: Bom dia. Sou o Luis Cortês. Sou arquiteto urbanista, formado pela USP. Morei por um ano e meio no Japão, com a soma de duas oportunidades em que fiz dois cursos de especialização e planejamento de transportes públicos e gestão ambiental. Sou também Conselheiro Titular pela Cadeira da Secretaria de Transportes Metropolitanos no Conselho Estadual do Meio Ambiente (o CONSEMA). Quero, aqui, cumprimentar o Presidente, o Secretário Eduardo Jorge, pela oportunidade de abrir os microfones a essas manifestações em que pesam já três audiências públicas que foram realizadas. Faço, aqui, uma fala citando uma questão que acredito ser fundamental para este debate - o enorme desafio que a metrópole paulistana tem hoje em dia, que é o desafio da saúde. Vivemos duas enormes ameaças, as quais nenhuma classe social vai ser capaz de fugir, de se esconder. A primeira delas é a ameaça das mudanças climáticas, decorrentes do aquecimento global. Como ficou bastante claro pelas inúmeras demonstrações científicas a respeito disso, boa parcela desse aquecimento global é decorrente, sem dúvida alguma, das atividades antrópicas, da ação humana e, especialmente, do uso de combustíveis fósseis. Aqui, no Município de São Paulo, o inventário de emissões de gases de efeito estufa, que o Secretário patrocinou e foi publicado no ano base de 2003, demonstra que 60% das emissões de gases de efeito estufa são decorrentes do setor de transportes. Eu diria a vocês que hoje essa parcela é maior ainda, pois estamos tratando de uma outra parcela importante, que são as emissões dos aterros sanitários. Portanto, a participação do setor de transportes nas emissões de gases de efeito estufa, certamente, hoje em dia, é maior do que 60%. Dessas mudanças climáticas vão decorrer inúmeras alterações dos ciclos de chuva. Vamos ter eventos extremos cada vez maiores, e todos os impactos da saúde decorrentes disso, seja por secas extremas, com todas as consequências de problemas respiratórios (que depois terminam resultando em problemas cardiovasculares e mortes antecipadas), seja por doenças de veiculação hídrica, seja pelo crescimento de vetores de doenças de transmissão por mosquitos ou coisas do tipo. Então temos este grande desafio, o de conter as emissões de gases de efeito estufa. Temos outro enorme desafio, e que nos faz sentir todos os dias. Quem tem criança pequena sabe disso. Quem padece de rinites alérgicas (como eu), ou de asma, sabe o que é isso. É o desafio da poluição do ar, dos contaminantes locais que são emitidos por motores à combustão interna. Praticamente toda a emissão de material de partículas em São Paulo é decorrente dos motores à combustão interna. Esse desafio, somado a acidentes, somado ao uso do espaço e ao impacto que esse uso do espaço, pelo sistema viário, provoca na expansão da mancha urbana, nas distâncias percorridas, na invasão de mananciais, tudo isso resulta em custos enormes para a saúde. Vou citar aqui uma matéria publicada pelo site "Planeta Sustentável", da Editora Abril. Estamos falando aqui do Professor Paulo Saldiva, da Faculdade de Medicina da USP. Ele concorda com o especialista, e aproveitou a oportunidade para citar alguns dados científicos que comprovam que investir em medidas de combate às mudanças climáticas é mais barato do que mitigar seus efeitos na saúde da população. Por exemplo, a ampliação do metrô e, conseqüentemente, a diminuição dos veículos movidos a combustível fóssil nas ruas podem diminuir os gastos enormes com a saúde em até cinquenta milhões de reais. Ele está se referindo ao impacto das mudanças climáticas. Agora vou ler um pequeno trecho da conclusão do capítulo de mobilidade deste livro, o Meio Ambiente e Saúde: o Desafio das Metrôpoles. Ele também foi coordenado pelo Professor Paulo Saldiva. "Incentivar o uso de transporte coletivo, desestimular o transporte individual e tomar medidas agressivas de contenção de acidentes de trânsito, promover o transporte não motorizado e a urbanização compacta são a chave para as cidades mais saudáveis e ambientalmente sustentáveis". Metade da região metropolitana de São Paulo - trata-se de uma mudança radical de cultura, pois a sociedade está acostumada a priorizar sempre o automóvel. É uma mudança que deve ser empreendida, o quanto antes, em favor da saúde e do bem estar de todos. Coloque isso para explicar aos senhores o seguinte: é fundamental que tenhamos uma rede integrada e mais abrangente possível de um sistema de transporte, que garanta velocidade, segurança, confiabilidade e conforto. Que seja atraente ao passageiro, que seja mais agradável do



ATA DA 132ª REUNIÃO PLENÁRIA ORDINÁRIA DO CADES

que o uso transporte individual. Se as pessoas tomarem a decisão de usar o transporte coletivo e abandonar os automóveis, isso será o conveniente. É muito difícil as pessoas entenderem o impacto que está provocando o uso do automóvel. É mais fácil quando tomamos essa decisão, e não porque somos bonzinhos ou bacanas, mas porque isso é conveniente para nós. Isso significa que São Paulo tem que ter uma rede estrutural de alta capacidade, e uma rede que apoie uma média capacidade. O sistema de média capacidade deve ter o mesmo desempenho do metrô, do que chamamos de "metrô", o sistema de alta capacidade. O sistema deve ter garantia de acidentes zero, tem que ter confiabilidade, regularidade, velocidade, e tem de ser confortável. Enquanto não tivermos uma malha que se assemelhe a uma teia de aranha, com linhas radiais e também com linhas periféricas, não conseguiremos combater essa conotação do sistema estrutural e não conseguiremos ter um uso equilibrado de transporte coletivo capaz de servir como alternativa ao transporte individual. A opção pelo monorail é uma opção para viabilizar nossos sistemas perimetrais o mais rápido possível, e com um orçamento adequado. Por isso quero fazer esta lembrança aos senhores aqui: o fundamental é expandir o mais rapidamente possível o transporte público de alta capacidade. Obrigado.

Coordenadora Helena Magozo: Vereador Rolim, por favor.

Presidente Eduardo Jorge: Peço que levem as faixas para trás, senão suspendo a reunião. Voltemos à reunião. A próxima palavra será a do Vereador José Rolim. Por favor, Vereador, cinco minutos.

(Intervenção simultânea – manifestação da platéia)

Presidente Eduardo Jorge: Vamos retomar a sessão. Vocês têm noção de que esta é uma reunião do Conselho. As audiências públicas realizadas, conforme previstas e pedidas pelas comunidades...

(Intervenção simultânea – manifestação da platéia)

Presidente Eduardo Jorge: Amigo, se o senhor não colaborar, eu vou suspender outra vez a sessão, porque a segurança, aqui, é dada por mim, pela Helena e por vocês. Então, se vocês quiserem prejudicar a reunião, convocarei esta reunião para amanhã ou para depois de amanhã. Ninguém aqui será repreendido por causa disso. Pedimos, apenas, uma pouca de educação. Algumas pessoas já falaram cada uma em uma direção. Então pedimos somente que haja respeito por vocês mesmo. Vamos seguir a sessão. Agora perdemos dez minutos, e estávamos ganhando tempo. Depois dessa troca de idéias aqui... Estávamos ganhando tempo porque alguns Conselheiros queriam participar das audiências públicas. Na verdade, nem perdemos tempo, mas estamos ganhando tempo. Peço às pessoas que estão presentes para assistir a reunião do Conselho, que colaborem conosco. Ao outro Vereador, o Claudio, peço a colaboração, senão não conseguimos começar a discussão. Agradeço a presença do Vereador Claudio (do PDT).

Vereador José Rolim: Bom dia a todos. Aqui eu vi diversas injustiças. Até falaram que as pessoas de Paraisópolis foram proibidas de vir. O Vereador José Rolim está representando essa comunidade aqui e também representando a nossa região. Não posso me responsabilizar por pessoas que se omitiram e não estão, hoje, aqui nesta audiência para discutir problemas de Paraisópolis. Existem pessoas que não vieram porque foram pressionadas por suas entidades, mas aqui estou representando aquela comunidade. Fui presidente da associação durante doze anos, e batalhei por diversas melhorias naquela comunidade. Vou dar um exemplo: quando o Maluf queria fazer três avenidas lá, na comunidade de Paraisópolis, o José Rolim estava lá. Ele estava em todas as audiências, teve um comportamento diferente, por seu povo que o levou, pressionou... A avenida passou na Faria Lima e não passou em Paraisópolis - a Avenida do Maluf. É sempre importante conversar. Um dia, na Câmara, levei cinco ônibus para pressionar os Vereadores. Chegando lá, esse



ATA DA 132ª REUNIÃO PLENÁRIA ORDINÁRIA DO CADES

senhor, na quinta vez para barrar o projeto, o Vereador me encostou em um canto e eu disse: "Posso falar com o senhor"? Ele disse: "pode". Eu falei: "o senhor é contra. Apresente outras alternativas para nós. O senhor é contra as avenidas do Maluf, mas até hoje não apresentou um projeto alternativo". Então aprendi, nesse dia, que não se pode fazer o que estão querendo fazer - emperrar um projeto nesta cidade, com a necessidade que ela tem de transporte. Em Paraisópolis não temos carros, temos micro-ônibus. Não temos nem ônibus, nem direito a ônibus! Agora, o projeto alternativo apresentado naquela época foi o projeto da Perimetral, que beneficia Paraisópolis e beneficia a Giovani Gronchi. Não era para ser Perimetral - este foi o nome que inventaram. O projeto se chamava "projeto alternativo", que passava no entorno, mas não no meio de Paraisópolis. Só que o Odilon Silva Porto não deixou passar por dentro de suas terras. E aqui, pensando não somente em Paraisópolis, mas pensando também em todos, imaginei, para que não se emperrasse esse projeto, o monotrilha, ou seja, o trem pela avenida nova, pelo meio da Perimetral, saindo lá da João Dias, do Barracão do CET. Ou seja, passando pela Perimetral, passando em Mangabeira, indo até o São Paulo e tendo mais uma estação, a Paraisópolis - seria uma estação próxima ao Complexo Educacional de Paraisópolis. Neste projeto de agora, só temos a estação de Paraisópolis, mas precisamos fazer duas. Então não vamos acabar com isso, não quero que enterrem o projeto. Quero que se discuta sobre Paraisópolis. Eu vi aqui que deram dez minutos para os outros, e eu já estou sendo pressionado. Estou me sentindo discriminado, mas agradeço ao Secretário Eduardo Jorge. Vou deixar este recado: eu quero transporte, quero saúde, quero educação e moradia. Eu acredito nisso. Obrigado.

Presidente Eduardo Jorge: Obrigado, Vereador. A Mesa recebeu um pedido, pois chegou uma associação de trabalhadores e estudantes de Paraisópolis. Só agora conseguiram chegar e queriam falar, mas não vai ser mais possível. Peço a compreensão dos trabalhadores e dos estudantes de Paraisópolis. Já dispusemos uma hora do nosso tempo para esse debate preliminar, e agora vamos ouvir o diagnóstico da Câmara Técnica do Conselho, que durante muitos meses se reuniu. A diretora do DECONT, a Regina, vai fazer a sua síntese. Quero somente fazer duas observações com relação aos dois Vereadores que falaram o José Rolim e o Aurélio Miguel. Essa não é uma obra da Prefeitura, é uma obra do Estado. É claro que é importante para a Prefeitura, mas não é uma obra do Prefeito Kassab. A obra é estadual, e nós estamos licenciando. É claro que é de interesse da cidade, mas não é uma audiência pública. As audiências públicas já aconteceram - foram duas ou três, com grande participação popular. Esta aqui é uma reunião do Conselho. Após as audiências públicas, após as sugestões das audiências a Câmara Técnica prepara o parecer para o Conselho. E é isso o que vamos ouvir agora, com a nossa diretora Regina. Regina, como estamos com outras pessoas que não são do Conselho, peço para que você, por favor, explique (em dois minutos) o que é uma licença prévia. Porque os Conselheiros sabem disso, mas muitos cidadãos que aqui estão podem não ter noção do processo completo de licenciamento que o Sistema Nacional de Meio Ambiente (o SISNAMA) prevê. Essa decisão, hoje, é apenas mais uma etapa, pois o licenciamento começou lá atrás - passou pelas audiências, pela Câmara Técnica, vai para o Conselho... Depois segue adiante com novas etapas. Passo, então, a palavra para a Regina, para que ela fale pela Câmara Técnica dos Conselheiros, que preparou o parecer para ser apreciado hoje. Por favor.

Cons. Regina Luísa de Barros: Bom dia a todos. O EIA/RIMA do empreendimento denominado "Linha 17 Ouro do Metrô", que trata da ligação do Aeroporto de Congonhas à rede metroferroviária foi apresentado à SVMA no dia 14 de julho de 2010. Portanto, há cerca de onze meses. Foram realizadas três audiências públicas e, na reunião da Câmara Técnica no dia 18 de maio, o DECONT apresentou o Parecer Técnico 25/2011 aos Conselheiros dessa Câmara Técnica (que trata de obras viárias, drenagens e transporte) e propôs aos Conselheiros dessa Câmara a aprovação do Parecer Técnico do DECONT, e, com isso, o encaminhamento do EIA/RIMA ao plenário do CADES para discussão e votação. As conclusões do nosso Parecer Técnico nos remetem às seguintes questões – questões essas dadas às diretrizes do Plano Diretor –: a primeira questão é qual a função do sistema de transporte coletivo na cidade? A segunda questão seria: quais os princípios



ATA DA 132ª REUNIÃO PLENÁRIA ORDINÁRIA DO CADES

estabelecidos no PDE que dizem respeito à política de circulação viária em transporte público? E, finalmente, quais os objetivos, para o transporte público, estabelecidos no Plano Diretor? Com relação à primeira questão, a função do sistema, temos que a função conforme o Plano Diretor é satisfazer a demanda dos deslocamentos entre as regiões da cidade, considerando as possibilidades de utilização do sistema viário e as diferentes tecnologias e modos de transporte existentes. Há previsão de VLT no Plano Diretor, inclusive não sendo admitido esse modal em via local. Com respeito aos princípios estabelecidos, podemos citar dois: o primeiro seria priorizar o transporte coletivo ao transporte individual e, segundo, incentivar o uso de tecnologias veiculares que reduzam a poluição ambiental. É sabido que os sistemas de monotrilho têm níveis de poluição e emissão abaixo dos demais modais existentes, os mais utilizados (ônibus e metrô). E sobre os objetivos do transporte público no Plano Diretor destacamos o objetivo de adequar a oferta de transporte à demanda, compatibilizando seus efeitos redutores com os objetivos e diretrizes do uso de solo, de modo a implantar uma rede integrada no transporte público. Ouvimos muito, durante o debate, que a região já tem muito transporte coletivo. Assim, foi nessa perspectiva que nós desenvolvemos a análise do EIA/RIMA. O processo licenciamento ambiental se dá em três fases, de acordo com a Política Nacional de Meio Ambiente. A primeira seria a fase preliminar de planejamento do empreendimento. É uma fase em que a primeira licença (a licença prévia) não autoriza qualquer tipo de intervenção. Essa fase aprova a localização, a concepção, atesta a viabilidade, enfim, estabelece os requisitos básicos e condicionantes a serem atendidos nas próximas fases do licenciamento. Em seguida teríamos o licenciamento de instalação e, depois, de operação. Então, essa primeira fase orienta o empreendedor para o desenvolvimento do projeto executivo, de modo que, nesta primeira fase, a questão central que se coloca é a seguinte: o empreendimento é viável do ponto de vista ambiental? Nesse caso, a questão que o órgão técnico se coloca é a seguinte: a implantação de um monotrilho, ligando o Aeroporto de Congonhas à rede metroferroviária na cidade de São Paulo, é viável do ponto de vista ambiental? Ou seria inviável? Essa é a questão que teríamos de responder. Verificamos, assim, que o empreendimento se constitui na instalação de um modal de transporte coletivo sobre o tecido urbano (de uma estrutura sobre o tecido urbano), modal este que é conhecido, que já existe em outras cidades da Europa, do Japão, da Austrália, na Alemanha (em que, inclusive, existe um funcionando desde 1901), cujas tecnologias existentes no mercado, hoje, são conhecidas, posto que existem poucos fabricantes. Ou seja, em nosso entendimento, não há que se falar neste momento que o empreendimento é inviável do ponto de vista ambiental, até porque o Plano Diretor prevê a implantação de VLT na cidade e dá diretrizes para o VLT. A partir daí é que se passa a analisar o projeto básico que foi apresentado e a proposta de traçado que foi apresentada pelo empreendedor. Nesse sentido, o Parecer Técnico aponta o conjunto de aspectos ambientais relevantes, e aspectos que devem ser reavaliados pelo empreendedor, bem como aponta as diretrizes que deve nortear a revisão desse projeto básico, desse traçado proposto. Porque essa é a função dessa fase de licenciamento prévio que se dá em nível de planejamento. Quanto aos impactos ambientais dessa estrutura, desse sistema no tecido urbano, podemos apontar, por exemplo, o fato de que o projeto poderia ser avaliado hoje por meio de uma análise comparativa com o trecho da Linha Azul do metrô, que vai da Estação Ponte Pequena até a Estação Santana, e daí até o Tucuruvi. Ou seja, é um transporte de massa em via elevada que atravessa o tecido urbano. Como é feito lá é como se quer fazer aqui. Em termos de impactos na qualidade do ar também podemos fazer uma análise comparativa com o sistema de metrô e monotrilhos existentes (em outros países) pois são poucos os fabricantes desse sistema, de modo que as informações sobre os níveis de ruído e de poluição são dadas nas especificações dos sistemas existentes. Essas informações sobre nível de poluição e de ruído já são conhecidas de antemão, diferentemente, por exemplo, do caso do sistema de metrô, em que fatores como revestimentos das estações, bem como o dimensionamento, podem influenciar no nível de ruído. Quando você está na plataforma do Metrô hoje, em algumas estações quando o metrô chega você não consegue conversar com uma pessoa ao seu lado. Quanto ao aspecto ambiental relevante podemos citar os seguintes: a diretriz do PDE determina que VLT só é possível em vias estruturais. Temos trechos desse traçado básico proposto, em que o sistema está passando em vias locais, e há



ATA DA 132ª REUNIÃO PLENÁRIA ORDINÁRIA DO CADES

lei que não admite isso. Então há que ser rever esse projeto básico, atendendo as diretrizes do Plano Diretor. O próximo passo, o desenvolvimento do projeto executivo precisa atender essa determinação do PDE. Outra questão relevante, em termos de aspecto ambiental, é que não há diretriz no PDE e na Lei de uso do solo para viário elevado na cidade. Estamos numa cidade que já tem uma cicatriz grave no tecido urbano, por conta dessa lacuna na Lei de uso do solo. Talvez até mais de uma cicatriz, pois também poderíamos falar do metrô, na saída dele para o Parque Dom Pedro, e do próprio trecho da Ponte Pequena/Tucuruvi. Todos sabem que ele passa em volta de uma igreja, por cima de vários quarteirões, sem que tenhamos, até hoje, diretrizes do solo que determinem as distâncias mínimas, o gabarito de altura mínimo e máximo e tudo mais. Há, então, que se estabelecer essas distâncias mínimas, essa diretriz do uso do solo. E quem determina isso é a SMDU, a Secretaria que cuida da elaboração, do desenvolvimento e da implementação do Plano Diretor. Os impactos na paisagem é uma questão que nos preocupava em primeiro lugar, mais até do que as questões relativas à poluição e ao ruído, por conta dos dados e das especificações dos sistemas que já tínhamos. Solicitamos, ainda na fase de licenciamento prévio (uma fase de análise), uma manifestação da Comissão de Proteção Permanente da Paisagem Urbana, e eles nos apresentaram catorze exigências, que foram aprovadas pela CPPU. Essas exigências devem, sim, orientar o desenvolvimento do projeto executivo. O PDE também define área de intervenção urbana ao longo do sistema de transporte coletivo e nas estações do metrô, visando dar as regras de zoneamento ao longo desse sistema, dada a experiência que se tinha com a implantação da Linha Norte/Sul. É neste sentido que estabelecemos uma exigência com respeito à questão da desapropriação. A CPPU também fez isso, mas entendemos que a desapropriação, ao longo da faixa de domínio, deve ser de todo o terreno, e não de parte dele. Porque o impacto o empreendedor deve mitigar e é nesse caso fazer a urbanização dessas áreas de transição entre os corredores onde vai passar o modal, e as vizinhanças – que são zonas mistas, e baixa densidade. O estabelecimento de diretrizes ao longo dos sistemas é importante também para o desenvolvimento do projeto executivo. Finalmente, a nossa proposta de encaminhamento para a Câmara Técnica foi a seguinte: encaminhar o processo para cá, para discussão e votação. A nossa proposta é de aprovação do EIA/RIMA com a emissão de uma licença prévia, com validade de um ano, para o desenvolvimento do projeto executivo, atendendo as cinquenta e cinco condicionantes que devem nortear o desenvolvimento desse projeto que serão apresentadas agora pela equipe técnica que analisou o Estudo. E, conseqüentemente, com revisão do traçado, ou seja, o EIA/RIMA nos deu a oportunidade de alertar para as diretrizes nortear o desenvolvimento do projeto executivo, em que o projeto deve mudar, em que ele deve ser revisto, deve ser adequado, inclusive as medidas mitigadoras que devem ser propostas. É essa a função da fase de licença prévia, é uma fase de planejamento ainda. Então a equipe do DECONT vai apresentar as cinquenta e cinco condicionantes que foram desenvolvidas para uma licença prévia. O empreendedor deve, em um ano, apresentar um projeto executivo, atendendo essas cinquenta e cinco condicionantes para que, depois, sinalizemos que ele pode solicitar a licença de instalação. Então a Raquel vai apresentar as cinquenta e cinco condicionantes.

Presidente Eduardo Jorge: Todos os Conselheiros tiveram acesso a esse relatório e às cinquenta e cinco exigências; suponho. A Helena já distribuiu o Parecer da CPPU. Vocês estão com o Parecer do qual a Regina tinha se referido, mas não tinham recebido ainda com as outras catorze sugestões assinadas pela Regina Monteiro, e que ainda não foram levadas em conta pela Câmara Técnica do Conselho.

Maria Raquel Pacheco: Antes das condicionantes vamos apresentar uma caracterização geral do empreendimento. Então há o Parecer Técnico número 12/CADES/2011, referente ao Estudo de Impacto Ambiental e respectivo Relatório de Impacto Ambiental do empreendimento Linha 17 - Ouro, ligação do Aeroporto de Congonhas à rede metroferroviária em sistema de monotrilho. Essa caracterização geral do empreendimento se fundamentou no estudo de impacto ambiental (com seu respectivo relatório); nas respostas dadas, pelo empreendedor, ao pedido de complementações



ATA DA 132ª REUNIÃO PLENÁRIA ORDINÁRIA DO CADES

ao EIA/RIMA feito pelo DECONT e pela Câmara Técnica de Obras Viárias, Drenagem e Transportes do CADES; e em algumas informações obtidas nas duas vistorias técnicas que fizemos. Começando, então, o EIA/RIMA apresenta, de forma bem geral, que a implantação da Linha 17 Ouro objetiva ligar o Aeroporto de Congonhas à rede metroferroviária, e articular o sistema sobre trilhos nas regiões Sul e Sudeste, através de uma ligação perimetral. Características básicas do monotrilho:

- sistema de média capacidade;
- traçado geométrico com um raio de curvatura mínimo de 60 metros e declividade máxima de 6 graus;
- capacidade de transporte de vinte mil passageiros por hora e por sentido, em todos os trechos e em todas as fases de implantação;
- velocidade superior a 35 quilômetros;
- velocidade operacional máxima a 90 quilômetros por hora;
- intervalo máximo de cinco minutos programado de dois trens, em qualquer dia ou horário.
- a estrutura é composta por pilares únicos e espaçados a cada 30 metros;
- o comprimento da plataforma das estações deverá ser, no máximo, de 75 metros, e ser compatível com o comprimento dos trens;
- implantação de aparelhos de mudança de vias, pelo menos a cada quatro estações;
- implantação de passarela metálica entre as vigas ao longo de todo o traçado, para saída emergencial dos usuários;
- o viário terá que ter secção transversal igual ou superior a 50 metros de largura, incluindo-se calçadas e recuos, para dar suporte ao traçado da Linha 17 Ouro.

A linha 17 Ouro visa desempenhar a função de articulação da rede de transporte, interligando seu traçado com linhas de metrô e CPTM. Ou seja, com a Estação Jabaquara a Linha Azul do metrô; Estação Água Espraiada, Linha 5 Lilás do metrô; Estação Morumbi, Linha 9 Esmeralda da CPTM; Estação São Paulo Morumbi, Linha 4 Amarela do metrô. Então o empreendimento vai abranger as Subprefeituras de Jabaquara, Santo Amaro, Campo Limpo e Butantã. O objeto que está sendo licenciado é o Trecho 2 e o Trecho 3 do monotrilho - esta linha verde e aquela amarela. Jabaquara, Aeroporto de Congonhas e Estação Morumbi da CPTM são o Trecho 2. O Trecho 3: Estação Morumbi da CPTM até a Estação São Paulo Morumbi. A Linha 1 - São Judas/Congonhas - estava sendo objeto de licenciamento pelo órgão ambiental estadual, e coube ao DECONT apenas uma manifestação técnica nos termos do Artigo 5º, Parágrafo Único da Resolução CONAMA 237. Estamos aqui com uma fatia do Trecho 2. Este trecho vai da Estação Aeroporto de Congonhas até a Estação Morumbi - Linha 9 Esmeralda da CPTM - e na Marginal, com ligação à Estação Jabaquara - Linha Azul do metrô - em 11 quilômetros. A Estação em frente ao Aeroporto de Congonhas vai se localizar no cruzamento da Rua Lourical com a Washington Luís. Segundo o EIA/RIMA, ela vai ser implantada em uma área do Corpo de Bombeiros, a qual será desapropriada. Segue pela Washington Luís e em cima da calçada. Neste sentido da Avenida Jornalista Roberto Marinho, o monotrilho vai se implantar na calçada, que vai ser alargada, sendo que haverá também uma série de desapropriações. Aqui está o Supermercado Extra e, pelo que nos foi informado, o monotrilho vai ficar em um distanciamento aproximado de 5 metros da parede com o Extra. Esta área avermelhada é uma área reservada para a construção de um conjunto habitacional de interesse



ATA DA 132ª REUNIÃO PLENÁRIA ORDINÁRIA DO CADES

social. Esta parte amarela é a Unidade Básica de Saúde do Jardim Congonhas, que será desapropriada para a passagem do monotrilho. Deste lado aqui temos a Estação Jabaquara do monotrilho, que se interligará ao metrô Linha Azul. A Estação Jabaquara do monotrilho vai se localizar numa área do pátio de manobras, de manutenção do próprio Metrô, e num pedaço de uma área municipal também. O monotrilho percorre a Rua Francisco Quintanilha, elevado ainda em área do pátio de manutenção e manobras do próprio Metrô. A Estação Hospital Saboya também se localizará em área do pátio de manutenção e manobra do Metrô Jabaquara, sendo que os acessos à Estação vão abranger uma área vizinha ao Hospital Saboya. Percorremos e caímos, então, aqui, havendo uma sobreposição com o projeto (toda esta área aqui), do prolongamento da Avenida Jornalista Roberto Marinho, Parque Linear e Via Parque. O monotrilho vai percorrer o fundo de vale. Estão previstas três estações: Cidade Leonor, Vila Babilônia e Vila Paulista - as três, segundo o EIA/RIMA, localizadas no futuro Parque Linear. A Vila Paulista está próxima à Avenida Lino de Moraes. Esta área aqui é a área do Piscinão da Avenida Jornalista Roberto Marinho. Aqui, segundo o EIA/RIMA, será implantado o pátio de manobras, manutenção e estacionamento do monotrilho - no Piscinão -, bem como a Estação do monotrilho Aeroporto. Prosseguindo, temos uma imagem da Avenida Washington Luís, uma foto do Supermercado Extra e, aqui, uma projeção da Linha 17 Ouro, próxima ao Extra. Aqui está o Supermercado e, há aproximadamente 4 metros de distanciamento, será implantado na calçada que será alargada. Então temos a Avenida Washington Luís, a Unidade Básica de Saúde, e o monotrilho vai transpor o pontilhão da Avenida Washington Luís e seguir pela Avenida Jornalista Roberto Marinho - já existente. Vai seguir pelo eixo central do Córrego Água Espraiada. Estão previstas as Estações Brooklin Paulista, Vereador José Diniz e Água Espraiada, que farão ligação com a Linha Lilás do Metrô. Prosseguindo, temos a Estação Vila Cordeiro e Chucri Zaidan. Nesta área o monotrilho passará por baixo da Ponte Estaiada e entrará na Marginal Pinheiros, que vai se localizar (numa área residual) entre a linha férrea e a ciclovía, chegando à Estação Morumbi da CPTM e fazendo interligação com a Linha 9 Esmeralda da CPTM. Aqui também será construída a Estação do monotrilho Morumbi. Esta é uma vista de onde o monotrilho passará - por baixo da Ponte Estaiada (conforme a foto), e aqui temos uma projeção apresentada no EIA/RIMA. Transpondo o Rio Pinheiros, o monotrilho vai cair numa área que será desapropriada, na qual será construída a Estação Panamby do monotrilho, e onde estará localizada a Subestação Primária de Energia para atender o monotrilho, mas que não faz parte do presente licenciamento. É uma obra complementar, só que não faz parte deste licenciamento. Haverá uma consulta prévia ao DECONT para o licenciamento dessa Subestação. Nesta área aqui, segundo o EIA/RIMA, desde a Estação Panamby até a Estação Paraisópolis haverá a necessidade de algumas adequações em viários já existentes. Da Marginal até, aproximadamente, a Rua Leonardo Cerveira Varandas vai haver a implantação de um novo viário, para que o monotrilho possa percorrer, aliviando até uma saída que os moradores têm encontrado, de entrar pelo estacionamento do Extra e sair sentido bairro. Aqui haverá, então, um novo viário a cargo de ser implantado pelo Metrô. Nesta área, chegando próximo à Rua Leonardo Cerveira Varandas, que é, segundo o EIA/RIMA, um dos pontos mais sensíveis desse trajeto - uma vez que é uma via local com áreas residenciais dos dois lados, uma via sem saída que dá no muro do Cemitério Morumbi. De acordo com o EIA/RIMA vão haver algumas adequações com o alargamento de calçada, para que possa ser implantado o monotrilho. Aqui, na Leonardo Cerveira Varandas, vai haver um prolongamento (segundo o EIA/RIMA) da rua que está asfaltada, e este pedaço aqui ainda é de terra. Esse prolongamento será até a divisa do muro do cemitério. O monotrilho entra pelo Cemitério e o EIA/RIMA disse que haverá um decreto de utilidade pública para a desapropriação da área, um pedaço do cemitério, e vai cair em Paraisópolis, onde será construída a Estação Paraisópolis. Temos a Perimetral, que é um projeto complementar, mas crucial para a implantação do monotrilho. De acordo com o EIA/RIMA, para a implantação do monotrilho essa Perimetral tem que ser construída desde a Rua Viriato Corrêa, que é próxima à Itapaiuna, até a Praça Roberto Gomes Pedrosa, em frente ao Morumbi. Este pedaço aqui, em Paraisópolis, já está em construção. Aí teremos a Estação Américo Maurano. Esta aqui é uma vista do monotrilho na área que citei agora há pouco, próxima à Marginal e próxima ao Extra, onde será implantado um novo viário. Aqui temos uma vista da Rua Leonardo



ATA DA 132ª REUNIÃO PLENÁRIA ORDINÁRIA DO CADES

Cerveira Varandas, o Condomínio Via Venetto. Deste lado está o Condomínio Amalfi, a via é local, sem saída e próxima ao Cemitério Morumbi. E aqui temos a projeção do monotrilho na área. Continuando, aqui há a necessidade da construção da Perimetral até a Praça Gomes Pedrosa. O monotrilho passa pela Rua Senador Otávio Mangabeira, que é uma área residencial também. Para passar neste pedaço aqui, teremos de ter a canalização do Córrego Antonico, desapropriações para alargamento e implantação da Perimetral, para a implantação do monotrilho. Deste lado há o Colégio Porto Seguro. Depois caímos na Avenida Jules Rimet, também com previsão da implantação da Perimetral. A Perimetral, segundo o EIA/RIMA, vai ser uma avenida de mão dupla, com canteiro central de dois metros - seriam duas vias em cada sentido. Passamos ao lado do Estádio do Morumbi e vamos cair na Praça Roberto Gomes Pedrosa, onde será construída a Estação Morumbi. A Praça Roberto Gomes Pedrosa terá uma série de reformulações previstas no EIA/RIMA, como a construção de dois piscinões, estacionamento para mil e seiscentos carros, área verde, área de lazer, o que também não faz parte do presente licenciamento. É uma obra complementar, mas não está sendo licenciada. Há a construção, então, da Estação Morumbi (do monotrilho), e o monotrilho segue aqui, pela Avenida Jorge João Saad, a princípio no seu canteiro central. Esta avenida tem residências, área comercial, o Colégio Miguel de Cervantes, canteiro central arborizado. Aqui chegamos à Estação São Paulo Morumbi do monotrilho, que faz interligação com a futura Estação da Linha Amarela do Metrô - a Linha 4. Agora o Ricardo vai prosseguir.

Senhor Ricardo Elias: Condicionantes:

1- Apresentar as diretrizes de uso e ocupação do solo para a implantação do empreendimento, estabelecidas pela Comissão de Análise Integrada de Edificações e Parcelamento do Solo – CAIEPS e pela Câmara Técnica de Legislação Urbanística – CTLU, devendo ser aprovada pela Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano – SMDU/DEUSO, que constem no mínimo os seguintes aspectos:

a) distância mínima entre o eixo do sistema monotrilho até os imóveis lindeiros (comércios, residências, equipamentos sociais, tais como escolas, UBS, hospitais, entre outros), considerando as Leis de Zoneamento do Município de São Paulo, bem como os parâmetros de incomodidade estabelecidos no Plano Regional Estratégico – PRE, da Lei Municipal nº 13.885/2004;

b) largura mínima do viário, lembrando que segundo o Art. 124 do Plano Diretor Estratégico – PDE (Lei Municipal nº 13.430/2002) o subsistema estrutural de transporte coletivo deverá utilizar somente as vias estruturais;

c) gabarito do traçado (altura mínima e máxima).

2- Cumprir integralmente as diretrizes definidas pela Comissão de Proteção à Paisagem Urbana – CPPU, conforme Despacho SMDU.CPPU 156/2011.

3- Apresentar a Manifestação da Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano – SMDU quanto ao possível adensamento populacional da região e das mudanças de uso e ocupação do solo, tendo em vista a criação das Áreas de Intervenção Urbana - AIU localizadas nas áreas lindeiras ao traçado da Linha e às estações.

4- Apresentar as medidas mitigadoras nas AIUs criadas em decorrência do adensamento populacional e mudança de uso e ocupação do solo que poderão gerar conflitos com as Zonas Mistas de Baixa Densidade (ZM-1) e com as Zonas Exclusivamente Residenciais (ZER).

5- Apresentar o posicionamento definitivo do traçado inserido no viário, a localização definitiva de cada uma das estações, suas áreas de acesso (estruturas de acesso, passarelas, entre outros), pilares interferentes com o viário, além de todos os equipamentos necessários para a Linha



ATA DA 132ª REUNIÃO PLENÁRIA ORDINÁRIA DO CADES

(aparelhos de mudança de via, barreiras acústicas e invólucros). Observa-se que as análises dos impactos ambientais e suas medidas mitigadoras dependem da localização da via, dos equipamentos e da distância destes com as edificações.

6- Apresentar Requerimento de Consulta Prévia – RCP para os projetos complementares de prolongamento da Av. Perimetral e canalização do Córrego Antonico, Reformulação da Praça Roberto Gomes Pedrosa, implantação de novo viário entre as Estações Panamby e Paraisópolis, subestação primária, instalação dos reservatórios de contenção de água (piscinões), em conformidade com a Portaria nº 80/2007 de SVMA e conforme o estabelecido na Resolução nº 61/CADES/2001. Para a Subestação de Energia Elétrica deverá ainda seguir o disposto na Portaria nº 80/SVMA/2005.

7- Apresentar a manifestação da São Paulo Obras (SP-Obras), quanto à viabilização e compatibilização da Linha 17-Ouro, com o empreendimento do Prolongamento da Av. Jornalista Roberto Marinho, Túnel e Implantação do Parque Linear.

8- Apresentar a manifestação do Departamento de Parques e Áreas Verdes – DEPAVE/SVMA e Departamento de Planejamento Ambiental – DEPLAN/SVMA, quanto à inserção das estações, e eventuais acessos previstos, para a implantação do traçado dentro do perímetro do Parque Linear da Av. Jornalista Roberto Marinho.

9- Caso haja interferências da Linha 17-Ouro, incluindo acessos, estações e equipamentos, com as Zonas Especiais de Interesse Social – ZEIS, o empreendedor deverá apresentar manifestação da Comissão de Avaliação de Empreendimentos Habitacionais de Interesse Social – CAEHIS.

10- Apresentar a anuência do Grupo Gestor da Operação Urbana Consorciada Água Espriada, quanto à implantação do empreendimento.

11- Apresentar a concepção do empreendimento no que se refere ao funcionamento das Linhas: Jabaquara → Congonhas; Jabaquara → Morumbi e Morumbi → Congonhas.

12- Apresentar as diretrizes do Corpo de Bombeiros, em relação à implantação do empreendimento.

13- Apresentar as alternativas locais de forma detalhada, com os respectivos traçados, demandas e análise dos impactos ambientais positivos e negativos, inclusive por onde o traçado passa em vias locais, seguindo o estabelecido no Art. 124 da Lei Municipal nº 13.340/2002 do Plano Diretor Estratégico – PDE, quanto à utilização de transportes coletivos em vias estruturais.

14- Demonstrar em Estudo que os índices de confiabilidade do Sistema “Modal Monotrilho - VLP” a ser implantado são aceitáveis no que concerne manutenção, eficiência/ falhas de operação, sistema econômico-financeiro sustentável, tomando-se como parâmetros a utilização do sistema em similares em funcionamento no âmbito internacional.

15- Apresentar um Estudo de Demanda demonstrando que a previsão de demanda máxima para o ano de 2014, 2030 e 2060 para a Linha 17- Ouro (Demanda de Média Capacidade) é suficiente para atender os níveis de conforto de passageiros de Metrô (pessoas de pé por m²), conforme Norma NBR 9260 – Serviço Metropolitano – Nível de Conforto – Acomodação em pé – Classificação; e ainda o trabalho “Pedestrian Planning and Design” do Sr. John J. Fruin apresentado em Relatório de Complementação.

16- Apresentar o cronograma físico de todos os projetos necessários para a implantação do traçado do monotrilho, incluindo todos os projetos complementares, inclusive o Prolongamento da Av. Jornalista Roberto Marinho, bem como todas as intervenções viárias necessárias para inserção



ATA DA 132ª REUNIÃO PLENÁRIA ORDINÁRIA DO CADES

deste modal, descrevendo os responsáveis por cada execução. Incluir a implantação do monotrilho por trechos, informando sobre a previsão da seqüência das intervenções propostas, inclusive as desapropriações e possíveis reassentamentos.

17- Apresentar as interferências nas redes de infraestrutura (aéreas e subterrâneas) de água, esgoto, águas pluviais, elétrica, telefonia, gás, entre outras, provocadas pela implantação do empreendimento.

18- Apresentar Plano de Realocação de Interferências, com a anuência da Comissão de Entendimento de Concessionárias – CEC/CONVIAS.

19- Apresentar o Estudo de Viabilidade de implantação de ciclovia na região do empreendimento, conforme prevê a Lei Municipal nº 14.266/2007, Decreto Municipal nº 34.854/95, que regulamenta a Lei Municipal nº 10.907/90, referente aos locais para estacionamento de bicicletas, bicicletários e paraciclos com parte da infraestrutura de apoio a esse modal de transporte.

20- Apresentar a análise técnica da Secretaria Municipal de Transporte – SMT, quanto:

a) aos impactos no trânsito derivados da implantação e operação do empreendimento nas áreas de influência.

b) à compatibilidade do empreendimento em relação aos objetivos e as diretrizes estabelecidas na Lei da Operação Urbana Consorciada Água Espreada, Plano Diretor Estratégico e do Plano Regional Estratégico das Subprefeituras do Jabaquara, Santo Amaro, Campo Limpo e Butantã

21- Elaborar em conjunto com a Secretaria Municipal – SMT e Secretaria de Transportes Metropolitanos – STM, estudo para a otimização e integração da rede estrutural de transporte público, considerando a inserção da Linha 17-Ouro e a sobreposição dos modais existentes e planejados na região.

22- Apresentar manifestação da Secretaria de Transportes Metropolitanos – STM, quanto à implantação do empreendimento.

23- Apresentar Plano de Desvio de tráfego, devidamente aprovado pela Companhia de Engenharia de Tráfego – CET.

24- Apresentar manifestação e análise técnica da Secretaria Municipal de Infraestrutura Urbana – SIURB e da Secretaria Municipal de Transportes – SMT referente a todas as intervenções viárias previstas, bem como todos os projetos dos novos viários necessários para a implantação do monotrilho.

25- Apresentar medidas mitigadoras para possibilitar o acesso às estações, em caso de ocorrência de alagamentos.

26- Em relação ao Pátio de Manobras, Manutenção e Estacionamento da Linha 17-Ouro:

a) Descrever as atividades a serem realizadas no local e demais usos, bem como de todos os equipamentos que serão utilizados, horário de funcionamento, níveis de ruído (períodos diurno e noturno), produtos químicos estocados no local e resíduos gerados, inclusive sua destinação;

b) Informar e detalhar a compatibilidade de funcionamento entre o piscinão existente e o referido pátio;



ATA DA 132ª REUNIÃO PLENÁRIA ORDINÁRIA DO CADES

c) Informar quem será responsável pela manutenção do piscinão, e descrever sua operação, forma e periodicidade de limpeza, sistema de monitoramento e exaustão dos gases, local de condicionamento, estocagem e destino do lodo;

d) Apresentar os impactos ambientais e medidas mitigadoras a serem adotadas, em decorrência das atividades realizadas;

e) Apresentar diretrizes do Corpo de Bombeiros, quanto à segurança da referida área; e

f) Apresentar a anuência da Subprefeitura de Santo Amaro, e da São Paulo Urbanismo (SP-URB) quanto à utilização do piscinão para a implantação do empreendimento proposto, tendo em vista que foi emitida pela SVMA a Licença Ambiental para a antiga Empresa Municipal de Urbanização – EMURB.

27- O empreendimento deverá apresentar Estudo de Simulação por Modelagem Física Matemática dos níveis de ruído emitidos pelos veículos do modal monotrilho em pontos sensíveis (vide a seguir) e verificar compatibilidade com os níveis de ruído máximo conforme parâmetros de incomodidade do Plano Regional Estratégico (Lei Municipal nº 13.885/04) nos respectivos zoneamentos urbanos e tipo de vias de entorno do empreendimento nos períodos noturno (22h às 7h) e diurno (7h às 22h) e ainda conformidade NBR 10.151/00. Neste Estudo deverá ser levado em consideração as seguintes condições:

I- Deverão ser objeto de análise os seguintes pontos sensíveis:

a) Em edificações próximas à:

- Aparelhos de mudança de via;

- Estações;

- Pátio de manutenção; e

- Curvas da via.

b) Locais sensíveis tais como:

- Hospitais (tal como Hospital Sabóia);

- Escolas (tais como Escola Miguel de Cervantes, Escola Eugenio Montale, Colégio Porto Seguro);

- Creches, asilos, Centro de Orientação do Pequeno Deficiente - COEPE;

- Residências em Zoneamento Residencial – ZR, em especial em via local a exemplo da Rua Leonardo Cerveira Varandas e Rua Professor Alexandre Correia, nos períodos diurno e noturno;

II- A Linha de Base para medição de ruído ambiente deverá atender a condição 1) nos itens a) e b), em períodos noturno (22h – 7h) e diurno (7h – 22h), dias de semana e em finais de semana, com amostragem suficiente que possibilite estabelecer a condição de NBR 10.151/2000 onde o nível critério Avaliação de Norma, assuma o valor medido no local de ruído ambiente.

III- Adotado no Estudo de Modelagem cenários que possam induzir o ruído médio predominante e ruído máximo do Sistema e Material Rodante Monotrilho VLP tais como composições com capacidade média e máxima de passageiros, mudança de via, curvas.



ATA DA 132ª REUNIÃO PLENÁRIA ORDINÁRIA DO CADES

28- Deverá ser apresentado os locais no traçado onde estarão situados os invólucros, barreira acústica e demais dispositivos mitigadores de ruído.

29- Deverá ser realizado estudo com simulação das vibrações do Sistema Monotrilho VLP e conseqüências em imóveis/edificações, situados próximos a faixa lindeira da Linha 17 – Ouro e indicadas medidas mitigadoras (se necessárias) para minimização dos incômodos a população e danos as edificações do entorno.

30- Apresentar o Projeto de Compensação Ambiental - PCA e Termo de Compromisso Ambiental - TCA aprovados em SVMA.

31- Apresentar manifestação da Divisão Técnica de Unidades de Conservação e Proteção da Biodiversidade e Herbário – DUC, quanto à definição da destinação dos recursos da compensação ambiental previstos no artigo 36 da Lei Federal nº 9985/00.

32- Apresentar Projeto Paisagístico contemplando as orientações do Manual Técnico de Arborização Urbana da Secretaria do Verde e Meio Ambiente.

33- Apresentar estudo (detalhando os locais de avistamento, hábitos alimentares observados, presença de ninhos, entre outras características relevantes) sobre as populações do *Diopsittaca nobilis* avistado na ADA, e que se encontra criticamente em perigo de extinção.

34- Apresentar um Plano de Monitoramento de avifauna, com metodologia adequada, esforço amostral significativo, e campanhas executadas de maneira a considerar a sazonalidade, contemplando relatórios semestrais a serem entregues neste Departamento.

35- Apresentar a definição integral das áreas a serem desapropriadas e a avaliação individual dos imóveis que serão afetados quanto à situação da sua utilização (residencial, comercial e/ou industrial) e situação fundiária (regular ou irregular).

36- Desapropriar integralmente os terrenos que serão afetados pela Linha 17-Ouro e seus equipamentos, inclusive executar a urbanização dessas áreas.

37- Apresentar o Diagnóstico Socioeconômico final do Cadastramento das famílias atingidas pelas desapropriações e outras intervenções previstas para a implantação da Linha 17-Ouro, com o detalhamento do perfil das famílias.

38- Apresentar o Decreto de Utilidade Pública (DUP) para cada imóvel a ser desapropriado para a implantação da Linha 17-Ouro.

39- Apresentar detalhamento do Programa de Desapropriação dos imóveis afetados incluindo: cronograma de implementação, estimativa de custos para as desapropriações, atores institucionais responsável pela sua realização, estratégias de comunicação, negociação e indenização.

40- Apresentar as informações atualizadas das resoluções efetivadas no âmbito do Convênio assinado entre Metro/SP, PMSP e GESP para a Implantação da Linha 17-Ouro em relação às fontes de recursos e cronograma para as desapropriações e reassentamentos a serem realizados em decorrência da implementação do empreendimento. Informa-se ainda que quanto às desapropriações, remoções e reassentamentos da população afetada pelas intervenções do empreendimento que ocorrerão dentro do perímetro da Operação Urbana Consorciada Água Espriada (OUCAE – Lei Municipal nº 13.260/2001), estas devem estar em concordância com as diretrizes equacionadas pela referida Lei.



ATA DA 132ª REUNIÃO PLENÁRIA ORDINÁRIA DO CADES

- 41- Apresentar informação atualizada sobre a remoção de população em imóvel irregular indicando: estimativa de custos para os reassentamentos, localização das áreas onde a população removida será reassentada, cronograma de implementação dos reassentamentos e os atores institucionais responsáveis pela sua realização. Adicionalmente, caso haja tais remoções, informamos que é necessária a apresentação da manifestação da Secretaria Municipal de Habitação – SEHAB/HABI quanto à remoção dos imóveis irregulares existentes necessários para a implantação do empreendimento.
- 42- Apresentar o cadastro atualizado com o levantamento fundiário das áreas pretendidas para a implantação de unidades de Habitação de Interesse Social – HIS que estão na ADA do empreendimento, por exemplo, terreno localizado na Avenida Washington Luís que foi identificado em vistoria, mas, que não está contemplado nas informações do EIA. Deve ser estudado se o traçado irá impactar tais HIS, e caso seja necessário, desenvolver alterações locais no traçado e/ou medidas mitigadoras conforme diretrizes de legislação pertinente.
- 43- Caso haja reassentamentos a serem realizados, apresentar a manifestação técnica do Grupo Técnico de Áreas Contaminadas (GTAC), da Divisão Técnica de Licenciamento Ambiental (DECONT-2), quanto à situação ambiental dos locais destinados para o reassentamento da população afetada.
- 44- Apresentar Plano de Realocação da UBS Jardim Congonhas, localizada à Rua Viaza, em terreno lindeiro à Avenida Washington Luis, bem como de outros equipamentos sociais que venham a ser removidos em decorrência da implementação do empreendimento.
- 45- Apresentar a compatibilidade da Linha 17-Ouro com a implementação da Habitação de Interesse Social - HIS prevista para ser construída em terreno situado à Av. Washington Luis, próximo à Av. Jornalista Roberto Marinho, bem como com outras possíveis HIS localizadas na ADA do empreendimento.
- 46- Apresentar a manifestação e anuência do Departamento de Planejamento Ambiental – DEPLAN/SVMA e Departamento de Parques e Áreas Verdes – DEPAVE/SVMA referente à realocação dos equipamentos sociais de lazer localizados no Piscinão Jabaquara, que serão afetados em decorrência da implantação do Pátio de Manobras da Linha 17-Ouro, para o Parque do Chuvisco e Parque Linear da Av. Jornalista Roberto Marinho.
- 47- Apresentar os impactos ambientais e suas medidas mitigadoras relativos aos equipamentos sociais localizados na ADA do empreendimento.
- 48- Apresentar Manifestação do CONPRESP quanto à proximidade da estrutura do monotrilho na lateral do Estádio Cícero Pompeu de Toledo, localizado na Av. Jules Rimet, e referente aos seguintes bens tombados ou em processo de tombamento: Fachada Frontal do Aeroporto de Congonhas; Passarela Comandante Rolim Amaro, sobre a Av. Washington Luis e Colégio Visconde de Porto Seguro.
- 49- Apresentar Manifestação do CONDEPHAAT e CONPRESP referente ao bem tombado Sítio da Ressaca.
- 50- Apresentar o Decreto de Utilidade Pública – DUP para desapropriação da faixa necessária à implantação do traçado do monotrilho em área interna ao Cemitério do Morumbi.
- 51- Apresentar a Manifestação da Secretaria Municipal de Serviços, responsável pelo Serviço Funerário do Município e da Administração do Cemitério do Morumbi quanto à implantação da Linha 17-Ouro dentro do perímetro do Cemitério do Morumbi.



ATA DA 132ª REUNIÃO PLENÁRIA ORDINÁRIA DO CADES

52- Apresentar o detalhamento do Programa de Comunicação Social, devendo ser implementado nas fases de planejamento, implantação, operação e desativação do empreendimento.

53- Apresentar o Programa de Educação Ambiental, de acordo com Política Nacional de Educação Ambiental.

54- Apresentar em DEPAVE-DPAA, quando da proposta de plantio compensatório, projeto contemplando espécies arbóreas compatíveis com os hábitos alimentares do *Diopsittaca nobilis* no que diz respeito ao Trecho do Morumbi, e demais espécies de avifauna ao longo da ADA e AID do empreendimento.

55- Para as áreas a serem desapropriadas e os locais destinados ao reassentamento da população afetada, caso pertinente, incluindo aqueles que serão diretamente afetados pelas obras das futuras estações e das vias de acesso de pedestres:

a) Identificar as áreas com potencial, suspeitas ou comprovadamente contaminadas cadastradas no banco de dados da Prefeitura Municipal de São Paulo – PMSP (Boletim de Dados Técnicos - BDT) disponível no endereço eletrônico https://www3.prefeitura.sp.gov.br/spmf_slc/InformaSQL.aspx. Tal consulta deverá ser realizada com o número de contribuinte de cada imóvel;

b) Atualizar a situação ambiental destas áreas que estiverem cadastradas na Listagem de Áreas Contaminadas e Reabilitadas do Estado de São Paulo, disponibilizada pela CETESB (dez/2010).

c) Informar o endereço completo destes imóveis para que o Grupo Técnico de Áreas Contaminadas (GTAC) da Divisão Técnica de Licenciamento Ambiental (DECONT-2) verifique o potencial de contaminação destes através da consulta ao banco de dados fornecido pela CETESB (Sistema de Informações de Fontes de Poluição - SIPOL).

Coordenadora Helena Magozo: Vamos abrir, então, para a manifestação dos Conselheiros. Já temos dois Conselheiros previamente agendados. Felipe, Moliterno...

Presidente Eduardo Jorge: Houve a exposição do parecer preparado pela Câmara Técnica do Conselho, e agora vamos entrar na fase de discussão e votação desse parecer. A Regina já explicou que se trata da licença ambiental prévia com essas cinquenta e cinco condicionantes. E ela tem a validade de quanto tempo?

Cons. Regina Luisa de Barros: A nossa proposta é que a validade seja de um ano para se desenvolver o Projeto Executivo, atendendo a essas condicionantes.

Presidente Eduardo Jorge: Então a licença ambiental prévia, com as cinquenta e cinco condicionantes, teria a validade de um ano, para que o empreendedor, o Governo Estadual e o Metrô apresentassem a resposta às condicionantes, para que possa habilitar a licença ambiental de instalação, e aí sim, começar as obras. É isto que está em discussão e votação: a licença ambiental prévia e suas condicionantes. Todos já tiveram bastante tempo para ler tudo isso. Reviram todas as condicionantes agora, exaustivamente. Alguns Conselheiros estavam pedindo para suspender a leitura, já que já tinham lido há muito mais tempo. Mas eu preferi não fazer isso, porque há pessoas que estão assistindo pela primeira vez e, talvez, não tenham tido acesso ao relatório completo. É importante que elas tenham noção do trabalho da Câmara Técnica toda, e suas condicionantes. Por isso a Mesa preferiu manter a leitura até o final. Entramos, então, nesta fase de discussão e votação. Proponho que se faça uma rodada de inscrições para termos noção do nosso tempo e para programar com vamos seguir adiante. Minha pergunta aos Conselheiros seria: quais aqueles que querem se inscrever? Alguns podem se inscrever já tendo suas intervenções na cabeça. E podem até se inscrever "preventivamente", caso queiram discutir sobre as contribuições



ATA DA 132ª REUNIÃO PLENÁRIA ORDINÁRIA DO CADES

de outros. Assim, vou pedir, para que possamos programar o nosso trabalho aqui, que quem quiser se inscrever para comentar o parecer, para dar as suas contribuições, dar as suas posições, que faça agora - para que a Helena tenha noção de quantos vão se inscrever. Por favor. O Francisco (da Secretaria de Negócios Jurídicos) pergunta sobre o tempo.

Coordenadora Helena Magozo: É uma proposta - estabelecermos o tempo. Cinco minutos? Alguns estão falando em dez minutos.

Presidente Eduardo Jorge: Dez minutos seriam para os nossos convidados. Para os da "casa", normalmente seria de três a cinco minutos. Se alguém precisar, podemos até abrir. Mas acho que um tempo razoável seria de cinco minutos. Por favor, cinco minutos e, se a pessoa realmente precisar, que peça uma exceção e nós daremos, só que vamos evitar e ver quem quer se inscrever. Quem já se inscreveu?

Coordenadora Helena Magozo: O Felipe, Moliterno, a Cristina, a Ros Mari, o Francisco e a Yara. Mais alguém, além dos que eu já mencionei? Por enquanto é isso.

Presidente Eduardo Jorge: Por enquanto não. Vamos fazer todas as inscrições para podermos planejar. Quem quiser se inscrever, por favor, se inscreva agora. Até quem achar que possa dar alguma contribuição que possa desenvolver depois das manifestações, por favor, se inscreva agora, pois vamos encerrar as inscrições.

Coordenadora Helena Magozo: O Pedro e o Giovanni se inscreveram.

Presidente Eduardo Jorge: Mais alguém quer se inscrever? Então vamos encerrar as inscrições, vamos passar essa fase de discussão, para depois entrarmos na fase de votação.

Coordenadora Helena Magozo: Felipe, por favor, da Secretaria do Meio Ambiente.

Cons. Felipe: Bom dia, Secretário. Bom dia, Vereadores aqui presentes, bom dia Conselheiros e Conselheiras. Gostaria apenas de trazer a mensagem da Secretaria de Estado do Meio Ambiente. Após uma profunda análise do EIA-RIMA apresentado sobre o empreendimento, analisando o seu baixo impacto acústico, tendo em vista a aprovação dos novos padrões da medição da qualidade do ar pelo CONSEMA muito recentemente e a necessidade de contribuir para o cumprimento das metas de redução das emissões de gases poluentes, a Secretaria do Meio Ambiente do Estado de São Paulo é favorável ao empreendimento, em consonância com a viabilidade ambiental. Obrigado.

Coordenadora Helena Magozo: Conselheiro Moliterno, por favor.

Cons. Marcos Moliterno: Bom dia, Secretário, bom dia, Conselheiros, bom dia, Vereadores que nos brindam com sua audiência. Fui membro da Câmara Técnica que analisou esse projeto. Não participei das duas últimas reuniões por uma questão pessoal, mas eu acompanhei, durante todo esse tempo, o trabalho da Câmara Técnica. Gostaria de iniciar minha posição, aqui, cumprimentando o Corpo Técnico do DECONT pela qualidade de seus profissionais e pela seriedade que desenvolvem, e os companheiros da Câmara Técnica. Esse foi um projeto que inicialmente causou muita polêmica. Ao longo de todo esse tempo foi sendo desbastada tal polêmica. Todas as situações que considerávamos preocupantes foram esclarecidas pelo empreendedor. Ninguém entra com um projeto na Câmara Técnica achando que vai sair sem nada. Não, pois temos cinquenta e cinco imposições, e faço questão de salientar aqui que são imposições versando sobre a questão ambiental. A característica do modal não vai ser discutida por nós - essa seria outra instância. Existem discussões que o Vereador Aurélio Miguel levantou sobre aprovações na Câmara de Vereadores. Aqui também não é o fórum adequado para isso, nem competente. O que temos de



ATA DA 132ª REUNIÃO PLENÁRIA ORDINÁRIA DO CADES

olhar aqui é a viabilidade ambiental do empreendimento. Fiquei bastante satisfeito, quer dizer, todas as minhas preocupações foram atendidas pelo empreendedor. É só isso.

Coordenadora Helena Magozo: Cristina, por favor.

Cons. Cristina Antunes: Bom dia a todos. Quero fazer três comentários. O primeiro seria sobre as manifestações iniciais, Secretário, sobre a questão que o Vereador Aurélio Miguel colocou sobre o uso e ocupação do solo. Já colocamos nas audiências públicas e não temos resposta a esse respeito. Com relação à posição dos "defensores" de Paraisópolis, quero dizer que nós todos defendemos Paraisópolis. Não existe uma posição contrária ao empreendimento de Paraisópolis. E com respeito à questão ambiental que o Cortez colocou, as alternativas de emissão de CO2 existem, não estamos defendendo transportes poluentes. Existe o ônibus hidrogênio que, aliás, estamos esperando há dez anos - foi prometido para o Corredor Marginal/Diadema. Mas sempre é uma questão de custo. Assim, temos soluções "meia-boca" porque a alegação é a de que faltam recursos. Só que temos que parar de aceitar soluções "meia-boca". Portanto, tem o VLT que também não é poluente e faz o mesmo serviço que o VLP. Tenho que fazer, aqui, um comentário com relação à manifestação que houve aqui. Eu participei de todas as audiências públicas. Os moradores de Paraisópolis se manifestaram de maneira absolutamente objetiva, disciplinada, organizada e não é o que vimos aqui. O rapaz mesmo se identificou como morador de Itaquaquecetuba. Portanto, não podemos tomar essa manifestação lamentável como sendo de moradores de Paraisópolis. Quero reforçar também que a proposta que foi feita, tanto pela Rosa como pelo José Rolim, de que haja, sim, uma revisão desse projeto, incluindo o Terminal João Dias, e que seja utilizada uma rede de transportes que se estenda ao longo da Giovani Gronchi. Esse relatório que, certamente, todos os Conselheiros viram, mostra muitos aspectos graves do projeto, que só foram identificados, como disse o Moliterno, graças ao empenho, à competência e à seriedade dos técnicos do DECONT. Agora, não posso concordar com o Moliterno que eles foram respondidos - não foram. Temos oitenta e nove questionamentos apresentados pelo DECONT e treze pela Câmara Técnica. Não foram respondidos. Desse total, talvez uns quinze ou vinte tenham sido respondidos satisfatoriamente, pois o restante foi respondido com evasivas e com protelação - com a alegação de que só será possível responder após a execução do projeto executivo. Existem, além de todos esses pontos que foram colocados... Quero chamar a atenção para alguns aspectos que são confusos mesmo nas respostas. Um exemplo seria os tais aparelhos de mudança de via. Preciso reiterar que só foram identificados como um problema, pelo DECONT. Temos de agradecer ao DECONT pelo fantástico desempenho que os técnicos tiveram. E o afastamento da Linha na frente do Aeroporto. Como a Raquel mostrou, a imagem demonstra 4 metros e meio de distância entre a Linha e o prédio. Alguém aqui comentou que não tem calçada para passar essa Linha, portanto haverá uma desapropriação. 4 metros e meio - quando olhamos o desenho que foi mostrado, a desapropriação que está marcada, em cores diferentes, ao que compete à Prefeitura e ao que compete ao Estado, existe uma desapropriação cortando o prédio do Extra. Isto ficou absolutamente ambíguo. E a mesma coisa acontece com os 50 metros de largura que, assumidamente pelo Metrô, não é viável em pelo menos oito pontos ao longo da via. Isso não foi respondido. O que aconteceu é que, depois de mais de uma centena de questionamentos técnicos, e diante dessas evasivas do Metrô e da argumentação de que só podem responder depois do projeto executivo (e que este só pode ser feito após a emissão da LAP), isto virou uma queda de braço e a Câmara Técnica acabou cedendo. Eu participei da Câmara Técnica. Entendemos que essa discussão tem que levar ao atendimento do interesse público geral. Em nenhum momento vamos defender interesses particulares. Então não é, como disse o nosso visitante, uma questão de atender morador do prédio que está na frente de onde vai passar. Estamos discutindo uma Linha na região inteira. O que colocamos é o seguinte: como é que podemos emitir essa licença prévia? E como é, Regina, que podemos saber se o empreendimento é viável do ponto de vista ambiental (como você colocou), que é uma condição para a emissão da LAP, se o Metrô não deu as respostas? Por que não exigimos do Metrô uma análise séria dessas cinquenta e cinco



ATA DA 132ª REUNIÃO PLENÁRIA ORDINÁRIA DO CADES

condicionantes antes de emitir a licença prévia? Precisamos pensar na responsabilidade deste Conselho para que não vejamos repetir o que vem acontecendo em outras instâncias do Governo. O melhor exemplo é a aprovação do Código Florestal, a despeito da reação de milhões de brasileiros. Nossa responsabilidade não é menor. Temos a responsabilidade de dar atenção às reclamações e aos argumentos de uma população grande que não está defendendo somente seus interesses próprios. Estamos defendendo uma região inteira, estamos defendendo uma região que está incluída em quatro Subprefeituras. Nessa Linha, é preciso que sejam consideradas alternativas modais e de trajeto. Neste momento é preciso que seja questionada, até mesmo, a oportunidade dessa Linha em um trecho que, como disse a Rosa, é tão restrito e que - não há como negar - surgiu em função de se criar mobilidade para a Copa. Essa demanda por trechos e pela extensão total da Linha, Regina, como você colocou em uma das condicionantes, deveria ser apresentada agora - a quê vem essa Linha? Ao mesmo tempo, é preciso considerar a cidade como um todo, de uma maneira que vá além dos interesses da Copa, para ver se esses recursos todos precisam ser investidos numa linha que é mais barata do que a subterrânea, mas não é mais barata do que no solo, do que um VLT. E que é rigorosamente rejeitada pela maior parte da população que vive em uma região já fartamente atendida por sistemas de diferentes modais, que a Administração Pública implantou, mas deixou pela metade, como o Corredor Diadema/Brooklin e os Corredores da Santo Amaro e da Vereador, além de terminais insuficientes para o volume de passageiros, que poderiam estar articulados com linhas de ônibus ao longo da Giovani Gronchi. E agora a Secretaria de Transportes nos pede que aprovemos mais uma linha cheia de questionamentos técnicos, cuja necessidade, neste momento, é altamente questionável. Se o cobertor é curto, que sejam atendidos primeiro aqueles que precisam mais. Aliás, parece que o tal estádio que seria a sede da Copa foi para a Zona Leste, que passou uma semana infernal por não ter uma opção de transporte decente, e perdendo dias de trabalho. É bem verdade que os interesses, muitas vezes políticos e socioambientais, guardam diferenças irreconciliáveis. Mas é preciso que este Conselho de Meio Ambiente tenha a responsabilidade de defender a cidade, não se submetendo a pressões que possam resultar em prejuízos ao meio ambiente natural, ao ambiente urbano construído e consolidado, e a todos nós. Vale aqui algumas reflexões a mais, Senhor Secretário, e eu peço licença. Em reunião no dia 30 de março, uma reunião que solicitamos desde a primeira audiência pública e que só foi concedida graças à intervenção do Sérgio Avelled, atual Presidente do Metrô, os técnicos do Metrô apresentaram um estudo alternativo para colocar a linha em nível do solo, em superfície. Era uma solicitação da entidade. E por um trecho de cerca de dois quilômetros, que atendeu parcialmente à solicitação, mas que respeitava a operação urbana. No entanto, esse estudo não foi tornado público, e até o momento, Ivan, não recebemos os desenhos apresentados naquela ocasião. Em reunião posterior com moradores de imóveis a serem desapropriados, o Metrô negou a possibilidade dessa alternativa, mesmo depois de apresentá-la à Ciranda, na presença do Diretor de Projetos (o Engenheiro Epifani). Esses mesmos moradores questionaram a previsão de duas estações situadas a menos de trezentos metros de distância uma da outra, pedindo a eliminação de uma delas. Não foram atendidos. Mas que forças teriam levado o Metrô a atender, tão prontamente, o mesmo pedido feito por moradores de Higienópolis? Anteontem saiu no jornal uma confirmação de que a prioridade da linha é executar só do Aeroporto de Congonhas até a Marginal. Confirmam a posição do Metrô, que disse que a obra pode ser feita por trechos. Portanto, teremos mais uma obra pela metade, porque ainda que saia, vão fazer somente nesse trecho. Gostaria de pedir que, antes que o Conselho aprovasse essa LAP, confirmasse essas informações. Por exemplo, que o projeto da Linha Ouro está dividido em duas partes - estações e linhas. Linha é a parte estrutural - fundações de pilares, vigas, pontes e trem. E que o projeto executivo da linha que, segundo o Metrô, depende da LAP, já estaria sendo desenvolvido há vários meses, porque a licitação já teria sido resolvida. Temos o nome de uma empresa que não vou comentar. Diante de tantas controvérsias e em nome de tantas entidades que fazem parte da Ciranda, conciliamos os Conselheiros a condicionar a emissão da LAP às respostas tecnicamente aceitáveis e justificáveis acerca das cinquenta e cinco condicionantes, que o Metrô deve a todos nós. E reafirmamos, Secretário, que queremos uma Linha Ouro, mas não em elevado, e com um traçado que incluía



ATA DA 132ª REUNIÃO PLENÁRIA ORDINÁRIA DO CADES

linhas articuladas com o Terminal João Dias. Queremos que, antes de implementar mais uma linha, a Secretaria de Transporte do Estado e do Município otimize o amplo sistema de transporte que já existe na nossa região, mas que foi deixado inacabado, ocupando-se da conclusão das obras e, principalmente, melhorando a gestão. Queremos que o Metrô desenvolva, com urgência, um projeto específico, com olhos voltados não para a Copa, mas sim para o atendimento imediato da comunidade de Paraisópolis, por meio da implantação de um modal não em elevado, que faça conexão com sistemas de solo e que já atendem as regiões vizinhas. Queremos que a Operação Urbana Água Espreada seja respeitada, e não mutilada, Vereador, pelo PL 25 que permite ao Executivo alterar as condições aprovadas há mais de dez anos. E queremos que sejam estornados os mais de trezentos milhões em recursos de SEPAC que, precipitadamente e apostando na aprovação do PL 25 da LAP, a Prefeitura transferiu ao Metrô para esse monotrilho. Que esses recursos sejam utilizados em projetos habitacionais nas ZEIS da operação urbana e na complementação do viário local da Avenida Jornalista Roberto Marinho. Muito obrigada.

Coordenadora Helena Magozo: Ros Mari, por favor.

Presidente Eduardo Jorge: Peço à Ros Mari que se atenha aos cinco minutos.

Cons. Ros Mari: Não vou me ater aos cinco minutos, Secretário. Todos falaram aqui, nós fizemos um estudo detalhado do EIA/RIMA e faço questão, como Conselheira da Sociedade Civil... Eu estudei o EIA/RIMA, Moliterno. Então eu gostaria que nos fosse passado o tempo suficiente para que isso possa ser apresentado. Em primeiro lugar, eu gostaria de lembrar a todos os Conselheiros e aos presentes aqui que estamos analisando uma obra proposta, um projeto proposto pelo Governo do Estado de São Paulo - do Metrô - para a nossa cidade. Isso é importante que fique claro - é uma proposta do Metrô para a nossa cidade. Segundo: como a Regina bem definiu, estamos aqui como Conselheiros analisando o EIA/RIMA, ou seja, tenho que me preocupar em responder se a proposta é viável do ponto de vista ambiental. Terceiro: o DECONT apresentou as exigências pertinentes e complexas, exigências essas que me parecem que devem ser feitas antes de qualquer empreendimento ser concebido, e antes que qualquer licença ambiental seja aprovada. Quarto: três audiências públicas foram realizadas. Pelo que pude avaliar, a proposta do Metrô alterou algumas coisas em função das audiências públicas. Pergunto aos senhores que estão aqui presentes: houve uma quarta audiência pública para que o Metrô dissesse o que foi ou não incorporado? Isso significa que é uma praxe. As propostas não voltam à sociedade civil para se dizer o que foi e o que não foi incorporado. Acho que isso leva a que nós reiteremos aquilo que já venho pedindo há muito tempo - que o formato das audiências públicas tem que ser mudado. Que fique claro para todos também. Por último eu gostaria de colocar que, analisando o Parecer Técnico do DECONT com exigências pertinentes e complexas, agregamos o seguinte: Primeiro - em relação ao projeto do monotrilho em si, seu funcionamento, sua manutenção, sobejamente desconhecidos e não informados pelo empreendedor, uma vez que elementos esclarecedores sobre essa alternativa tecnológica não foram apresentados até o presente momento. Segundo - diante das inúmeras variáveis locacionais, urbanísticas, de uso e ocupação do solo, paisagísticas e ambientais decorrentes dessa obra, sem que seja possível determinar o correto grau, até o momento, dos impactos decorrentes da implantação desse empreendimento no solo, subsolo, águas subterrâneas, vizinhança, bairros, etc. Ou seja, um estudo de capacidade do meio físico, digno do nome. Temos o desconhecimento dos elementos básicos desse projeto, que não foram sequer definidos pelo empreendedor. Terceiro - em relação à falta de informação de seu traçado definitivo que, até o momento, também é indefinido. Vejam a reportagem do próprio Jornal O Estado de São Paulo a respeito do assunto, e divergente do indicado anteriormente. Quarto - quer pela suposta eficácia do funcionamento deste modal em relação à sua real demanda, a interligação na malha viária e de transporte existente na cidade ainda não foi comprovada. E os impactos ainda não foram dimensionados, a contento, pela falta de informações efetivas, como bem o DECONT colocou. Não há dados concretos do exato número de imóveis a serem desapropriados para a execução desse



ATA DA 132ª REUNIÃO PLENÁRIA ORDINÁRIA DO CADES

projeto, que permitam tecnicamente uma correlata aferição do valor de cada qual e dos custos daí decorrentes. Tais dados não foram fornecidos pelo empreendedor, para que permitissem uma correta e responsável avaliação dos valores que deverão ser alocados pelos órgãos envolvidos. Há uma imprecisão dos dados apresentados quanto ao real valor total desse empreendimento, o qual será custeado pelo erário público. Há uma falta de comprovação sobre a segurança desse modal, inclusive sem um plano prévio e concreto de prevenção de acidentes e de contingenciamento em relação a futuros acidentes durante a obra, e depois, no momento de sua operação, o que poderia acarretar na exposição as diversas formas de riscos desnecessários aos usuários e cidadãos direta e indiretamente atingidos pelo empreendimento. E aí eu complemento: não importa se são ricos, pobres ou remediados. Temos contundentes apresentações à população atingida pelo empreendimento, e pelos cidadãos paulistanos em geral, que compareceram às audiências públicas promovidas pela Secretaria. Eles se manifestaram, quase que unanimemente contra a obra pretendida e, principalmente, contra esse tipo de modal - o monotrilho. As experiências que existem ao redor do mundo, pela utilização desse modal, não foram bem sucedidas, ainda mais pelo propósito que querem nos impor a Companhia do Metrô e a Secretaria dos Transportes do Estado, bem como em relação aos previsíveis impactos negativos de toda ordem, sem a devida avaliação. Diante disso eu gostaria de deixar claro que não há elementos suficientes, do ponto de vista técnico, para emissão da requerida licença ambiental prévia, mesmo com condicionantes, uma vez que após exame dos cinquenta e cinco itens constantes das conclusões do Parecer Técnico da Secretaria do Verde, isso nos leva a crer que a maioria deles exige a elaboração de estudos e projetos prévios complexos, inclusive com a alteração da legislação vigente. É o caso da Lei 13.260/2001, que trata da Operação Urbana Consorciada à Água Espraiada, e do Plano Diretor Estratégico que poderia alterar completamente, ou mesmo inviabilizar o projeto pretendido de implantação do monotrilho. Também fizemos uma análise detalhada, que também pode ser fornecida aos senhores e aos presentes que tenha interesse, de vários condicionantes que haviam sido levantados pela Secretaria, e mesmo no âmbito de exigências que foram feitas em relação à Operação Urbana "Águas Espraiadas" e que, até o momento, não foram cumpridas. Lembramos: em que tese foi concedido o licenciamento ambiental prévio? Em relação, inclusive, à Operação Urbana Águas Espraiadas que também "conversa" com o monotrilho. Até a presente data não foram cumpridas todas as exigências. Vou dar alguns exemplos: a construção de uma ponte entre as Pontes Morumbi e João Dias; a construção de uma alça da Ponte João Dias para evitar o uso das vias locais como alternativa de acesso à Ponte; a construção de uma alça na Avenida Bandeirantes para a Marginal de Pinheiros; a abertura de uma via que ligue a Ponte Estaiada com a Avenida Giovanni Gronchi; e um plano complementar urbanístico para todos os setores integrantes da referida operação urbana. Enfim, são catorze itens ainda não cumpridos até o momento. Este é um exemplo cabal, senhores, de que os licenciamentos ambientais prévios não são cumpridos. Além disso, recapitulando, o que aconteceu em relação ao licenciamento ambiental da operação urbana Águas Espraiadas em 30 de abril de 2004? No Gabinete da Promotoria de Justiça, Habitação e Urbanismo do Ministério Público do Estado de São Paulo, a compromissária - e tendo como anuente a Associação de Moradores - firmou um termo de ajustamento de conduta (um TAC), porque não estava sendo absolutamente nada cumprido. A compromissária assumiu uma série de compromissos de ajustamento, com força de título executivo de ação extrajudicial, e até hoje não cumpriu. Quando vi, pela primeira vez, a apresentação do monotrilho, perguntei a quem apresentou por que o Metrô não nos oferecia para análise diferentes alternativas tecnológicas para sabermos, a partir de uma avaliação custo-benefício, o que seria mais adequado para a cidade. O metrô de superfície, o metrô subterrâneo... Até hoje sequer recebi, como Conselheira, uma resposta - e isso já faz quase um ano. Em segundo lugar, há uma série de outras intervenções que foram citadas aqui e muito bem colocadas pelos técnicos do DECONT, que são estudadas pontualmente, sem conversar com o restante da intervenção. Neste sentido acho que em função do que foi aqui colocado, tenho claro que aprovarmos uma licença ambiental prévia, dando um ano para que o Metrô atenda a essas exigências é, literalmente, um cheque em branco que o Conselho dá à Companhia do Metrô, ao admitir o licenciamento ambiental desse empreendimento, mesmo



ATA DA 132ª REUNIÃO PLENÁRIA ORDINÁRIA DO CADES

que prévio. E, certamente, poderá comprometer a segurança jurídica, social e financeira dos proprietários e usuários dos imóveis atingidos pelas prováveis desapropriações, uma vez que a falta de definição precisa desse novo empreendimento que ora se pretende licenciar, poderá gerar muitas arbitrariedades àqueles que vierem a ser atingidos. Além disso, ficará impossível delimitar, efetivamente, os valores das obras propostas, não só comprometendo a própria dinâmica financeira, como também o erário municipal, estadual e da própria Companhia do Metrô. Por último, gostaria de pedir aos senhores que levassem em conta todas as recomendações extremamente pertinentes, feitas pelo DECONT, acrescidas das que estamos fazendo aqui, além das que o DECONT fez e outros Conselheiros e colegas fizeram. Deveríamos exigir que esse projeto, incluindo todas essas solicitações, fosse - aí sim, Regina - apresentado daqui a um ano novamente, neste Conselho, para que os Conselheiros, com conhecimento de causa, pudessem avaliá-lo. Lembro também que é responsabilidade deste Conselho, de cada um de nós, tomar decisões respeitando os princípios que regem a Administração Pública, e consagrados no Artigo 37 da Constituição Federal, sob pena de todos nós virmos a responder por nossos atos nas esferas administrativa, civil e penal.

Coordenadora Helena Magozo: Conselheiro Francisco, por favor.

Cons. Francisco: Em primeiro lugar quero parabenizar o DECONT, como os outros Conselheiros já fizeram, pelo trabalho desenvolvido. Em segundo lugar gostaria de chamar a atenção para o fato de que o CADES tem competências específicas, ou seja, temos que analisar o projeto do ponto de vista da sua relação com o meio ambiente municipal. Vejo que os ânimos estão exaltados e estamos aqui discutindo traçado, eventuais tecnologias mais apropriadas ou não, custos de desapropriação... Acho essas discussões todas muito corretas, mas quero chamar a atenção para o fato de que nós, enquanto Conselho, não temos competência para entrar neste tipo de discussão. Eu estou aqui cumprindo a lei, ou seja, analisando a questão ambiental.

(Intervenção simultânea)

Presidente Eduardo Jorge: Por favor, estamos aqui, numa reunião do Conselho. Vocês tiveram a oportunidade de se manifestar outra vez. Deixem os Conselheiros trabalharem - eles estão trabalhando.

Cons. Francisco: Quero chamar a atenção para esse fato. E também quero chamar a atenção para outro fato, que é o seguinte: estão sendo formuladas uma série de exigências que têm de ser cumpridas pelo Metrô. Se, porventura, acontecer com esse projeto o que aconteceu com Águas Espraiadas, existem meios legais de punir os responsáveis, ou seja, não estamos brincando. São cinquenta e cinco exigências que foram apresentadas, e elas devem ser cumpridas. Portanto, acredito que isso não pode ser argumento para inviabilizar a discussão. Se partirmos do pressuposto de que o que está sendo aqui discutido não será cumprido pelo Metrô, então a discussão perde a razão de ser. Volto a chamar a atenção para o fato de que essas exigências não são brincadeira, elas têm que ser cumpridas. Neste sentido encaminho o meu voto. Ou seja, entendo que as exigências apresentadas são suficientes e deverão ser cumpridas. Finalmente quero atentar ao fato de que o relatório é muito claro ao dizer - e me reportando às palavras da Ros Mari sobre o estrito cumprimento da legalidade - logo no início das exigências que as leis municipais, estaduais e federais terão de ser cumpridas. Tudo que vai ser decidido será à luz do princípio da legalidade. Tanto é assim que, com relação às exigências, todas as Secretarias envolvidas terão que atestar (sob as penas da lei) que tais exigências foram cumpridas. Se não fizerem isso, as autoridades e as pessoas envolvidas estarão cometendo atos de improbidade administrativa. Minha intervenção se dá neste sentido.

Coordenadora Helena Magozo: Conselheira Yara, por favor.



ATA DA 132ª REUNIÃO PLENÁRIA ORDINÁRIA DO CADES

Cons. Yara: Bom dia a todos. Prezados senhores representantes da Companhia Metropolitana de São Paulo. Gostaria de certa forma, de parabenizá-los pela iniciativa, pelo empenho objetivando esse desenvolvimento com qualidade e conforme às necessidades dos cidadãos paulistanos e paulistas desta megalópole e, conseqüentemente, da Grande São Paulo. Foi-nos passado um caderno em que a capa nos chama a atenção. O meio de transporte coletivo de massa é o grande desafio do Século XXI para a cidade de São Paulo. Realmente, São Paulo vem operando com precariedade e acima da sua capacidade de suporte no transporte coletivo. Na qualidade de Conselheira, faço aqui as minhas colocações em relação ao projeto da Linha 17 Ouro - ligação do Aeroporto de Congonhas à rede metroferroviária. Temos foto aérea não atualizada, planta com imagem aérea sobreposta, hoje bastante alterada, e obras em andamento não visualizado. Vemos o impacto de influência direta e indireta. A HIS (Habitação de Interesse Social) será realmente ressarcida? Tudo isso já foi levantado entre os Conselheiros, entre outras colocações. No caso dos aspectos residencial e comercial, eles estão à deriva das precatórias, bem conhecidas pelas vias de comunicações. Vinte anos de espera e nada. Na parte ambiental, impactos de vizinhança, impacto ecológico - são 12.187 árvores, há quatro meses, aguardando por aprovação dessas obras neste semestre de 2011 no Parque do Ibirapuera; levantamento pelo Jornal do Estado. Impacto religioso e cultural - passagem nas áreas de cemitério e áreas históricas e arqueológicas. Impacto técnico - uma obra experimental. O que não procede? O Parecer Técnico da Câmara Técnica não deixa de parabenizar a excelente posição do DECONT. Porém, a manifestação se deu antes da licitação. Não houve tempo de a empresa vencedora apresentar um projeto executivo de pauta. Há a necessidade de mais tempo para este Parecer. Uso e ocupação do solo: na questão de zoneamento não houve a manifestação técnica da Câmara Técnica de Legislação Urbanística (CTLU), o que foi muito cobrado durante todas as reuniões nas Câmaras Técnicas. A lei de áreas residenciais que estão sendo inseridas conforme Decreto Municipal número 45.817/2005, Artigo 20 versa sobre empreendimentos caracterizados na categoria de uso não residencial. O empreendimento é caracterizado como não residencial e o projeto é para o não residencial. Das solicitações, apenas o Parecer Técnico da Comissão de Proteção à Paisagem Urbana (CPPU) foi apresentado. Todos receberam aqui. Parabêniso, mais uma vez, o DECONT pela contribuição. Louvo o Parecer Técnico da Câmara Técnica, louvo o projeto. Mas, mediante as colocações dessa Conselheira e as cinquenta e cinco exigências e condicionantes à LAP para atender a LAI (Licença Ambiental para Instalação) e ao empreendedor (com cinquenta e uma páginas), vemos que é um projeto preocupante, à deriva dos princípios ambientais do Artigo 225 da Constituição, da previsibilidade e do equilíbrio. Não há medida compensatória e mitigadora que venha ressarcir essas futuras gerações, na abrangência desse projeto. Os impactos, aí, serão irreversíveis. Porque não um projeto convencional ou outras alternativas? É a minha pergunta. Também gostaria de fazer uma solicitação ao Senhor Secretário: que os Conselheiros, no momento de sua votação (sim ou não), façam a sua manifestação quando de seu voto. Muito obrigada pela atenção.

Coordenadora Helena Magozo: Pedro Algodoal.

Cons. Pedro Algodoal: Minha manifestação se dá no seguinte sentido: acho que o trabalho do DECONT foi excelente. Vi serem atendidas todas as dúvidas que eu tinha. Foram atendidas, ou pelo empreendedor (pelo Metrô), ou pelos questionamentos que foram apontados aqui, pelo DECONT. Acredito que no decorrer desse projeto executivo tenhamos, realmente, contemplado essas questões. Na verdade eu gostaria de destacar que um empreendimento de tal monta vai trazer muito benefício para a cidade. É inegável que um empreendimento desse porte traga, de fato, impactos. Estamos aqui para discutir sobre esses impactos, e não para ficarmos discutindo se realmente o traçado é o melhor ou se o meio de transporte é o mais indicado. Acho que devemos dar um crédito à equipe do Metrô, a qual é especializada nisso. Eu e grande parte dos Conselheiros não somos especializados em transporte público. De minha parte, credito ao Metrô a decisão e a alternativa técnica, e creio que tenham sido as mais acertadas. Entre os benefícios eu gostaria de destacar mais uma coisa: na SIURB, temos discutido com os técnicos do Metrô sobre alguns trechos



ATA DA 132ª REUNIÃO PLENÁRIA ORDINÁRIA DO CADES

da obra, que tem interferência com o sistema viário e o sistema de drenagem. Quero, aqui, dar o meu depoimento. Além dos benefícios do transporte público, essa obra vai trazer também benefícios para a drenagem, e benefícios para o sistema viário. São projetos da Prefeitura, os quais estão associados aos projetos da Linha Ouro. É essa a minha manifestação.

Coordenadora Helena Magozo: Conselheiro Giovanni, por favor.

Cons. Giovanni Palermo: Bom dia a todos os presentes, especialmente aos Conselheiros que têm, aqui, a responsabilidade de fazer uma análise do ponto de vista ambiental, circunscritas às nossas competências, como foram definidas pelo colega Francisco e ressaltadas pelo colega Pedro Algodoal. A tecnologia metroviária monorrelha/VLT é conhecida, é aplicada há muitos anos. Estamos, aqui, discutindo detalhes, pormenores de sensibilidades e etc. Ou seja, ela não é uma tecnologia desconhecida. Quero parabenizar o minucioso trabalho da Câmara Técnica e do DECONT, em que se explicitaram cinquenta e cinco exigências. Não é fácil atendê-las, mas são exigências importantes, que vão permitir uma reavaliação do projeto dentro das condicionantes impostas, do ponto de vista ambiental, por nós. Fiz aqui uma pequena estatística e digo que, essas exigências implicam na consulta a trinta e um órgãos, sendo que alguns deles tiveram de ser consultados por duas ou três vezes. O que implica em mais de quarenta e cinco relatórios, explicações, ajustes, negociações que precisam ser implementados no projeto do Metrô, para que ele tenha continuidade. Estamos na fase preliminar, como já foi, por várias vezes, ressaltado. O que está sendo discutido aqui é se o Metrô pode continuar o projeto, mediante consulta a esses órgãos, não só municipais, mas estaduais, Corpo de Bombeiros, SP Obras, CPPU, DEUSO, SMT, CET, etc. Então o Metrô tem o ar do trabalho. As vezes me pergunto se ele conseguirá como foi colocado pelo nobre Vereador, conciliar todas essas exigências. Porém, é o que a Câmara Técnica, o DECONT e os colegas Conselheiros estão impondo e votando. Muito bem. O nosso papel, hoje, é: para essa importante obra relativa à mobilidade, que terá consequências nas obras municipais, que vai viabilizar a Perimetral, que vai reorganizar o problema de drenagem e etc. - e que vocês já conhecem até de forma bem detalhada - nós estamos, agora, verificando se o Metrô pode continuar a estudar. Estamos na licença ambiental prévia – LAP é o que estamos discutindo. O projeto é importante? Claro que é. Ele deve continuar? A sociedade pode esperar? Porque, vejam a interrupção agora do estudo significa perder todo esse trabalho anterior, em termos de prazos legais e em termos de conectividade de obra. A obra tem duas premissas: atender o projeto de mobilidade para 2014, que é uma importante missão para a cidade de São Paulo. Quer dizer, estamos aqui discutindo sobre a mobilidade de São Paulo na época da Copa, sobre a ligação das linhas ferroviárias (todas de metrô) ao Aeroporto - é lá que estamos fazendo essa coligação. Depois essa obra terá de ser complementada, porque não vai conseguir resolver todos os problemas de mobilidade da região do Morumbi. Não há dúvida, não há obra que possa resolver todos os problemas, e essa terá que ser complementada. Senhores, acho o empreendimento viável sob o ponto de vista ambiental, dentro das exigências colocadas pelo DECONT. Muito obrigado pela atenção.

Presidente Eduardo Jorge: Encerrada essa fase, pergunto à Regina, que é a porta-voz, não só do DECONT, mas também da Câmara Técnica, se ela quer fazer algum comentário, porque vou passar à fase seguinte.

Cons. Regina Luisa de Barros: Como já havíamos lembrado, o projeto de licenciamento se dá em três fases, e estamos na fase de emissão de licença prévia. Citei aqui o Art.8º da Resolução 237 - CONAMA. Ele diz o seguinte: "a licença prévia é concedida na fase preliminar de planejamento do empreendimento, aprovando a sua localização, a concepção, atestando a viabilidade, estabelecendo os requisitos básicos e condicionantes a serem atendidas nas próximas fases de sua implementação". O fato da obtenção de uma licença prévia do empreendimento não garante que ele vá ter a licença de instalação e depois a de operação. Temos, no DECONT, licenças prévias que



ATA DA 132ª REUNIÃO PLENÁRIA ORDINÁRIA DO CADES

foram emitidas e o empreendimento não foi para frente. Temos emissão de LAI em que a obra não foi iniciada, não foi executada. Essa seria a primeira questão. A segunda questão que eu quero colocar é a seguinte: o EIA/RIMA tem justamente este objetivo de explicitar e identificar um conjunto de impactos relevantes no empreendimento, estabelecendo condicionantes para o desenvolvimento do projeto executivo, que permitam ao órgão ambiental determinar as medidas de controle ambiental durante a execução das obras. Porque aí estamos indo para uma fase de instalação. Agora, o que se aprova em um estudo de impacto ambiental? Como se aprova um estudo? Não tem como aprovar. Você pode rejeitar o estudo, e isso nós já fazemos no DECONT, sendo que ele nem chega aqui. Então o CADES, o que ele faz? Quando falamos que aprovamos o estudo, estamos concordando em dar prosseguimento a um processo de licenciamento ambiental que está em curso. Os impactos ambientais a que nos reportamos são: de poluição do ar, emissões de ruído, mas especialmente de uso e ocupação do solo. Podemos ver, pelas diretrizes do Plano Diretor, que isso não está sendo atendido. E o Plano Diretor estabeleceu diretrizes para esse modal de transporte. O terceiro ponto que quero colocar se refere à questão do "cheque em branco", o que foi dito pela nossa colega Ros Mari. Por reiteradas vezes o CADES colocou esta questão, de que uma aprovação aqui dá um cheque em branco para o DECONT. Só que o papel do Departamento de Controle, o órgão técnico dos órgãos ambientais, de todos os que emitem as licenças... O seu papel - e é até o nome do departamento - é institucional e (podemos dizer) constitucional - é o de fazer o controle da qualidade ambiental. Esse é o nosso papel! As decisões dos funcionários do DECONT têm de ser expressas no processo e assinadas pelos funcionários. Não podemos nos manifestar publicamente sobre o que falamos, não podemos fazer isso. E somos fiscalizados pelo TCN e pelo Ministério Público, de modo que você citou esses artigos da legislação e nós temos plena consciência disso. Hoje não temos como emitir um parecer técnico, dizendo que o empreendimento é inviável do ponto de vista ambiental. Nós não temos como fazer isso. E por quê? Porque há previsão no Plano Diretor e nós somos fiscalizados também. Estamos a onze meses discutindo esse estudo em Câmara Técnica, fizemos três audiências e temos obrigação, dentro das nossas competências no Artigo 18, de emitir um parecer. De acordo com a 237-CONAMA, temos seis meses para emitir um parecer, ou no máximo um ano, se houver "comunique-se". Então é isso o que eu gostaria de esclarecer.

Presidente Eduardo Jorge: Voltando à segunda parte da nossa tarefa, feitas as discussões e muito bem colocadas por cada parte, com argumentos bem explicados, acho que os Conselheiros estão bem informados. A Regina repetiu a orientação em relação ao trabalho da Câmara Técnica do DECONT. Eu me permito sintetizar a nossa votação. Das posições, aqui, bem definidas, há duas possibilidades: uma seria conceder a LAP com o parecer da Câmara Técnica e as cinquenta e cinco exigências que o Metrô tem que cumprir até um ano, se quiser passar para a fase seguinte. A segunda possibilidade seria não conceder a LAP, aproveitar esse estudo do DECONT, e colocar que o Metrô apresente esse processo e continue. São as duas posições. Agora vou colocar em votação. E tenham paciência, porque temos que anotar as votações. Quem for favorável a conceder a LAP com o Parecer da Câmara Técnica e as suas cinquenta e cinco exigências, por favor, levantem a mão.

Cons. Cristina: Secretário, nós queríamos que fosse nominal.

Presidente Eduardo Jorge: Tenham paciência. Primeiro quero que façam a contagem. Foram vinte e sete votos da posição 1. Agora, quem é favorável a não conceder a LAP e continuar vendo os estudos baseados no trabalho da Câmara Técnica, por favor, levante a mão. Quem se abstém em relação à posição 1 e à posição 2? Acolhendo o pedido da Conselheira, vamos registrar nominalmente.

Cons. Ros Mari: O nome e o órgão que representa.



ATA DA 132ª REUNIÃO PLENÁRIA ORDINÁRIA DO CADES

Presidente Eduardo Jorge: Por favor, para facilitar o registro da gravação, quem for a favor de conceder a LAP com o parecer do DECONT vote 1. Quem for a favor de não conceder a LAP e continuar os estudos, vote 2. Dê o seu nome para que fique registrado.

Cons. Cristina: Secretário, o senhor me dá licença? Seria não conceder a LAP já. Esperar os cinquenta e cinco questionamentos serem respondidos.

Presidente Eduardo Jorge: Foi isso que eu falei Cristina. Sueli... É só dizer 1 ou 2, por favor. E falar o nome e o órgão.

Cons. Sueli; Sou Sueli Rodrigues, represento a Macro Região Leste 1, e voto 1.

Cons. Carlos Roberto Fortner: Carlos Fortner, representante do DEPAVE, e voto 1.

Cons. Giovanni: Giovanni Palermo, representante da Secretaria de Governo, voto 1.

Cons. Francisco: Francisco Ferreira, representante da Secretaria dos Negócios Jurídicos, voto 1.

Cons. Marcos Moliterno: Marcos Moliterno, Instituto de Engenharia, voto 1.

Cons. Alfonso: Alfonso, Secretaria Municipal de Coordenação das Subprefeituras, voto 1.

Cons. Walter: Walter Pires, Secretaria Municipal de Cultura, voto 1.

Cons. Pedro: Pedro Fonseca, SEHAB, voto 1.

Cons. Solange: Solange, Sul 3, voto 2.

Cons. Murilo: Murilo, representante do Ministério do Meio Ambiente, voto 1.

Cons. Cristina: Cristina Antunes, representante da Ciranda que congrega dezoito associações de moradores da região de Santo Amaro, voto 2.

Cons. José Eduardo Storopoli: José Eduardo Storopoli, Universidades, voto 1.

Cons. Maria Cristina:: Maria Cristina Esposito, OAB, voto 1.

Cons. Emirene: Emirene Nogueira, represento a Secretaria Municipal de Educação, voto 1.

Cons. Felipe: Felipe de Andréa Gomes, Secretaria do Meio Ambiente, voto 1.

Cons. Ros Mari: Ros Mari, sou Conselheira eleita pela Sociedade Civil da Macro Região Centro-Oeste 1 (Lapa, Pinheiros e Butantã), voto 2.

Cons. Marco Antônio Barbieri: Marco Barbieri, FIESP, voto 1.

Cons. Priscila: Priscila Câmara, SMADS - Assistência Social, voto 1.

Cons. Valdecir: Valdecir Papazissis, Secretaria de Serviços, voto 1.

Cons. Haroldo: Haroldo de Barros, SMS - Secretaria de Saúde, voto 1.

Cons. José Carlos Andersen: José Carlos Andersen, Secretaria Municipal de Transportes e Presidente da Câmara Técnica II, que coordenou esses trabalhos de avaliação, voto 1.



ATA DA 132ª REUNIÃO PLENÁRIA ORDINÁRIA DO CADES

Cons. Olga: Olga Maria Soares e Gross, Geógrafa, membro da Câmara Técnica de Obras, voto 1.

Cons. Yara: Yara Toledo, representando a Macro Região Sul, voto 2.

Cons. Rogério Salgado: Rogério Salgado, Força Sindical, voto 1.

Cons. Maria José Ribeiro: Maria José Ribeiro Menezes da Silva, Associação Comercial, voto 1.

Cons. Pedro Algodoal: Pedro Luiz de Castro Algodoal, da Secretaria de Infraestrutura Urbana da Prefeitura, voto 1.

Cons. Antônio Abel: Antônio Abel Rocha da Silva, da AVEPEMA, me abstenho.

Cons. Rosélia: Rosélia Ikeda, representante do DEPLAN da Secretaria do Verde, voto 1.

Cons. Rose Marie Inojosa: Rose Marie Inojosa, da Secretaria do Verde - Departamento de Educação Ambiental, voto 1.

Cons. Regina Luisa de Barros: Regina Barros, Diretora do DECONT (SVMA), voto 1.

Coordenadora Helena Magozo: São vinte e cinco votos a favor da concessão da licença prévia ao empreendimento, quatro votos a favor do "comunique-se", à continuidade do estudo de licenciamento, e uma abstenção.

Presidente Eduardo Jorge: Quero agradecer aos Conselheiros todos, mas particularmente à Câmara Técnica que, durante um ano como Conselheiros voluntários e os técnicos do DECONT, fizeram esse trabalho, esse parecer.

Cons. Ros Mari: Secretário tem mais um item de pauta. Eu tenho uma sugestão.

Presidente Eduardo Jorge: Calma, primeiro preciso encerrar isso. Dou por concluído esse processo e passo ao item de pauta de inclusão do Conselheiro Abel. O senhor está com a palavra.

Cons. Antônio Abel Rocha da Silva: Depois de um debate acalorado desses, Secretário, quero dizer que a AVEPEMA entrou com dois recursos. A Ata do dia 21/07/2010 está colocando que teríamos que criar não uma comissão, e sim uma Câmara Técnica de Resíduos Sólidos, e também a sugestão de uma Câmara Técnica de Educação Ambiental. Quero colocar isso aos companheiros, porque penso ser importante termos essa Câmara de Resíduos Sólidos urgente.

Coordenadora Helena Magozo: Qual seria a nossa dúvida? Temos constituída uma Comissão Especial de Resíduos e diante da solicitação do conselheiro Abel, resolvemos trazer para o plenário para que o plenário resolva o encaminhamento. A dúvida seria se a Comissão daria conta de discutirmos as questões relacionadas à competência do CADES numa política municipal de resíduos sólidos. No final dessa comissão, inclusive, poderíamos criar uma Câmara Técnica. E haveria as mesmas prerrogativas das Câmaras técnicas,, mesmo sendo uma Comissão Especial. É só uma comissão porque não contempla, na Câmara Técnica, a temática. Mas até consultando as Câmaras Técnicas, a partir das colocações do conselheiro, detectei que existe uma Câmara Técnica de Saneamento Ambiental, em que se poderia incluir ou não, a temática, caso se entendesse que a questão do resíduo é mais ampla que o Saneamento. Então poderíamos colocar isso em votação - não temos nenhuma restrição, pois é de deliberação dos Conselheiros, se permanece como Comissão ou parte-se para a Câmara Técnica. No caso de o Conselho ser favorável à Câmara Técnica, há a opção de criar-se uma Câmara Técnica de Resíduos Sólidos que fica muito específica em relação aos outros temas que a Câmara Técnica aborda ou o tema seria abordado na Câmara



ATA DA 132ª REUNIÃO PLENÁRIA ORDINÁRIA DO CADES

de Saneamento Ambiental, que, no nosso entendimento, é a que mais se adequaria. Ou, ainda, neste momento mantém-se a comissão especial e, no final dela, avaliamos essa questão. Não sei como os Conselheiros podem ver isso. Acho que poderíamos abrir para os Conselheiros se posicionarem sobre o assunto.

Secretária Executiva Mary Lobas: A grande diferença da Câmara Técnica e a Comissão Especial é que a Câmara Técnica vai restringir um pouco a participação. Na Comissão Especial podemos ter especialistas daquela área, participando do começo ao fim daqueles trabalhos. Então ela vai ampliar a participação, e a Câmara Técnica admite a participação de especialistas. Convida e ele participa, sai, então participa somente para aquela reunião. Quando temos assuntos mais específicos, sempre montamos essas Comissões Especiais, como foi a de Antenas de e a de Cemitérios. E elas terminam. Como a Helena falou, no final dessa comissão podemos criar uma Câmara Técnica, caso seja necessário.

Cons. Antonio Abel: Os Conselheiros estão aqui. Acho que uma comissão... Não sou contra comissão, só que ocorre o seguinte: a comissão não pode ratificar dentro de CADES.

Secretária Executiva Mary Lobas: Tanto no Decreto como no Regimento Interno... Vou ler o artigo do Decreto: "aplica-se às comissões especiais, no que couber o disposto neste Decreto, relativamente às Câmaras Técnicas". Então ela tem a mesma competência.

Cons. Antônio Abel: Estou acompanhando a ata que fizemos lá atrás, em que deveríamos ter a Câmara Técnica. Por isso fiz essa proposição. Houve Conselheiros que pediram para que criássemos Câmara Técnica.

Cons. Sueli: Só um minuto, por favor. A proposta da criação dessa Comissão foi nossa. E naquele momento não foi uma Câmara Técnica, foi uma Comissão para discutir. Foi maneira de dizer, Abel, desculpe. Foi uma forma de trazermos a discussão a Política Nacional de Resíduos Sólidos para dentro do Conselho da cidade de São Paulo. Talvez seja de responsabilidade da Secretaria de Serviços a questão de resíduos, mas também é responsabilidade nossa. Então, quando isso foi proposto, foi para que passássemos a ter esse olhar também da questão de resíduos da cidade de São Paulo. Se for uma Comissão, se for uma Câmara Técnica, qual é o poder que temos, de fato, enquanto Conselheiros da cidade de São Paulo? O que é relevante? Discutirmos ou o nome do instrumento no qual estaremos discutindo? O que queremos fazer? Queremos trabalhar em prol da questão da Política Nacional de Resíduos Sólidos, ou queremos uma Câmara Técnica? Particularmente, quero trabalhar a favor, em buscar instrumentos e meios para a questão da Política Nacional de Resíduos Sólidos dentro da cidade de São Paulo.

Cons. Antônio Abel: Eu também quero. Só estou dizendo que essa foi uma sugestão da sociedade civil que, inclusive, partiu de você e eu segui aquele nosso caminho, como havia conversado. Só isso.

Coordenadora Helena Magozo: Qual o próximo inscrito? Ros Mari, por favor.

Cons. Ros Mari: Apenas quero fazer um encaminhamento para os colegas da AVEPEMA. Talvez estejamos sendo um pouco ansiosos no que tange ao tema, porque já que se criou a Comissão, creio que seria salutar desenvolver melhor, tecnicamente, o trabalho no âmbito da Comissão. Seria fazer um trabalho mais detalhado, ver a que conclusão se pode chegar. E dependendo, inclusive, da ordem de grandeza do resultado desse trabalho, ele pode vir ou não a se constituir futuramente numa Câmara Técnica. Então penso que neste momento poderíamos continuar como Comissão, mas quero fazer um alerta à colega: não coloque mais isso, que não interessa o título, que não interessa se é Câmara, se é Comissão. Neste momento pode não interessar, mas como bem colocou a Helena, a Câmara Técnica é explícita em seu regimento, e a Comissão também. Essas



ATA DA 132ª REUNIÃO PLENÁRIA ORDINÁRIA DO CADES

coisas têm que ser levadas em conta, porque, caso contrário, quando você for cobrar o seu direito, não vai ter como responder. Agora, então, acho que poderia ficar só até terminar o trabalho, e depois voltamos à discussão. Essa é a minha proposta.

Cons. Cristina Antunes: Não sei em que ponto está o trabalho, mas concordo com a primeira proposição da Helena. Acho que é saudável colocar dentro de uma estrutura um pouco mais abrangente. Falo isso a partir da experiência que temos no CADES Regional de Santo Amaro. Foi criado um Grupo de Trabalho específico para discutir a questão de resíduos sólidos, e ele patina porque não está articulado com as outras questões ambientais das quais o CADES cuida. Então entendo que se já estiver pronto esse embrião, seria melhor articulá-lo com a Câmara de Saneamento, porque realmente a questão possui essa inter-relação. Se tratarmos exclusivamente de resíduo sólido, cairemos em um terreno um pouco árido, o que pode causar uma frustração, pois não conseguimos fazer com que as propostas avancem.

Coordenadora Helena Magozo: Vamos, então, à deliberação. Quem for favorável que, neste momento, a discussão sobre a interface do CADES com a Política Municipal de Resíduo... Desculpe, a Maria José quer falar.

Cons. Maria José Ribeiro Menezes: Dentro de um princípio, juntamente com a Sueli, com o Abel e outros componentes, fui favorável à criação de uma Comissão que fosse realmente aberta. Acho que o assunto é bastante amplo. Quanto mais técnicos pudermos trazer, melhor, principalmente num primeiro momento. Neste sentido, gostaria que continuasse não como Comissão de Resíduo, mas como somente Resíduo Sólido, não submetido à outra Câmara de Saneamento.

Coordenadora Helena Magozo: Os Conselheiros que são favoráveis a que se continue como Comissão, até o relatório, depois se definindo a manutenção ou outro encaminhamento, por favor, levantem a mão. Vinte e seis. Quem é contrário a que se mantenha como Comissão... O Abel é a favor? Bem, então que seja a Câmara Técnica.

Cons. Antonio Abel: Não sou contra a Comissão. Acho que devemos abrir espaço para todo mundo participar. Mas quero saber se a Comissão vai ter o mesmo poder que a Câmara Técnica para definir.

Coordenadora Helena Magozo: Aí temos outra diferença. Quem se abstém, por favor? A Yara. Então, por vinte e seis votos favoráveis, um contrário e uma abstenção foi aprovado. Que continuem as discussões sobre resíduo sólido no âmbito do CADES, enquanto uma Comissão Especial neste momento.

Cons. Cristina Antunes: Isso significa que, posteriormente, ainda será discutido de novo se vamos abrir uma Comissão ou...

Coordenadora Helena Magozo: A proposta é que, no final do relatório dessa Comissão, seja proposto o encaminhamento de como ficaria a questão em termos das instâncias do CADES.

Cons. Ros Mari: Falta o último item, Secretário, a sugestão de pauta. Peço um pouco de paciência aos Conselheiros, porque quero reiterar três propostas de assuntos que, em nosso entender, são fundamentais que entrem nas próximas reuniões do CADES. Já fiz isso em uma última reunião, estou reiterando agora e gostaria de saber, Senhor Secretário, quando é que a Comissão de pauta vai se reunir para poder dizer se essas minhas proposições entram ou não. E, se entrarem ou não, o por quê? Senão fico propondo os assuntos, e acabamos não tendo retorno do porque não ter entrado. As reuniões vão acontecendo, as pautas vão sendo feitas e os assuntos não são inseridos. Bem, o primeiro assunto diz respeito ao Plano de Drenagem e Manejo de Águas Pluviais no



ATA DA 132ª REUNIÃO PLENÁRIA ORDINÁRIA DO CADES

Município de São Paulo. Esse Plano de Manejo foi contratado pela Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano com a Escola Politécnica - o Departamento de Hidráulica. Imagino que, nesta altura do campeonato, haja a possibilidade de a equipe da Poli expor qual a metodologia, qual a finalidade e quais os objetivos desse trabalho, que é fundamental para a cidade de São Paulo. Ele foi proposto por conta do equívoco que havia no estudo do EIA/RIMA. Alguém, aqui, falou em Plano de Drenagem do Monotrilho e acho que falou de maneira equivocada, pois o projeto do monotrilho não vai aperfeiçoar a drenagem, justamente porque das grandes operações urbanas que estão sendo feitas na cidade, estudam-se as bacias de drenagem do perímetro dessas intervenções. E aqui chegamos à conclusão - juntamente com vários colegas da Câmara Técnica III que estão comigo trabalhando na Operação Urbana Água Branca, conversaram sobre isso até com o aparelho de Estado e, felizmente, o Secretário resolveu contratar este estudo - não se pode estudar nenhuma fração do território da nossa cidade, sem uma visão abrangente do Plano de Drenagem e Manejo de Águas Pluviais. Então não me venha dizer que um projetinho aqui, ou outro, vai aperfeiçoar. Isso não é verdade, isso não se sustenta tecnicamente. Este é o primeiro ponto: queremos que seja apresentado aqui qual é a situação atual do estudo do Plano de Drenagem e Manejo das Águas Pluviais no Município de São Paulo. Segundo ponto: desde que entrei no CADES venho solicitando a regulamentação do Relatório de Impacto de Vizinhança. O RIVI é um instrumento urbano previsto no âmbito do Estatuto da Cidade, Lei Federal, que tem de ser regulamentado no âmbito municipal. Isso vem sendo "empurrado com a barriga" há meses, para não dizer anos. Passam documento para cá, correm para a Secretaria dali... Eu me lembro que o Senhor Giovanni, num determinado momento (quando entrei), havia se comprometido a encaminhar uma minuta que tinha sido feita, de forma razoável, pela Secretaria do Verde, nas outras instâncias do aparelho municipal de Estado, para que o RIVI pudesse ir à Câmara para ser aprovado como instrumento que, de fato, precisa ser usado em nossa cidade. Até hoje não aconteceu nada. Então estamos pedindo, novamente, a questão de se discutir a regulamentação do RIVI. E, por último, acho que no âmbito da questão do controle social... Aí eu pediria aos colegas que estão aqui atrás também prestassem atenção, porque vocês também deveriam se preocupar. A questão é a seguinte: no que se refere ao controle social e participação da sociedade civil, é urgentíssimo que se discuta um novo formato de audiências públicas. Não dá mais para escutarmos que foram feitas audiências públicas, e que a sociedade civil, portanto, está conhecendo os problemas. Isso não é verdade! As audiências públicas acabam sendo feitas somente para cumprirmos tabela. As coisas são apresentadas em "power-point" de meia hora, e nem eu, que sou da área técnica, consigo entender. Já reiterei em uma reunião anterior que não me considero uma "burra". Portanto, eu não consegui entender e os outros também não. Esse formato tem que ser alterado, ele não pode mais continuar da forma que está, sob pena de se enganar, se levar à sociedade civil a pensar que discutiu democraticamente algo, quando não discutiu. Outro ponto sério é que deve haver uma audiência pública, ao final das demais, que diga claramente o que o empreendedor incorporou, e o que ele não incorporou, do que foi proposto ao final dessas audiências. Não adianta fazer audiência pública e eu chegar em meu escritório técnico e ficar lá incorporando o que acho e o que não acho, e não haver devolutiva para a sociedade civil. Então este é um ponto que deve ser colocado - uma reflexão profunda sobre o formato e o caráter dessas audiências públicas. Assim, Secretário Eduardo Jorge, por gentileza, eu gostaria que isso fosse discutido no comitê da Câmara, e que me fosse dito por que foi ou não aceita a minha sugestão, para que eu saiba se um dia, efetivamente, isso vai entrar na pauta do nosso Conselho. É só isso.

Coordenadora Helena Magozo: Ros Mari...

Cons. Pedro Algodoal: Posso fazer um esclarecimento?

Coordenadora Helena Magozo: Pois não.



ATA DA 132ª REUNIÃO PLENÁRIA ORDINÁRIA DO CADES

Cons. Pedro Algodoal: As intervenções no Córrego Antonico foram frutos de um Plano de Bacia sim. Foi estudada a Bacia do Córrego Antonico, em consonância com a Bacia do Córrego Pirajussara (que está inserido), e elas são frutos de um estudo de Bacias sim.

Cons. Ros Mari: No caso da operação urbana, você pode achar suficiente, mas eu não acho. No caso da operação urbana Água Branca, temos cinco bacias de macrodrenagem. Tinha sido feito um estudo de duas Bacias. Foi justificado e foi conversado na Câmara Técnica que era fundamental fazer de todas. A Câmara Técnica entendeu, realmente, que isso é preciso, e que não pode ser feito em detrimento de um plano de drenagem geral da nossa cidade. Seria partir do geral para o particular. Não seria discutir a coisa pelo pontual - era só isso.

Presidente Eduardo Jorge: Quero recomendar que se acatasse a sugestão... A Helena vai explicar o porquê em relação às considerações da Ros Mari. É claro que, com o nosso silêncio, isso não quer dizer que concordamos com as considerações dela. Particularmente não concordo com algumas delas. Mas sobre os assuntos - ela tem razão -, eles têm que ser levados à Comissão para poder programar e etc.

Conselheira Cristina: Quero fazer um comentário, complementando as duas questões. Reitero a solicitação da Ros Mari, em gênero, número e grau. Quero complementar com a questão da macrodrenagem, porque estamos, neste momento, em contato com a Fundação da Poli a respeito desse projeto. Estivemos lá, na Secretaria, discutindo sobre o projeto de macrodrenagem da Bacia do Cordeiro. Ela está lá para estudo de viabilidade ambiental. Mas o projeto não levou em conta, apesar de ser a Bacia do Cordeiro, os córregos contribuintes - o que nos deixa absolutamente perplexos. Não dá para resolver uma bacia, se você não considerar, no mínimo, os córregos que contribuem com aquele córrego especificamente. Não estou nem falando da bacia mais ampla, Então acho fundamental que se tenha esse olhar sobre a questão da aprovação, no entendimento da viabilidade ambiental desse projeto. Creio ser urgentíssimo que tal projeto venha para cá. Nós vamos à Poli, mas seria ideal que viessem aqui.

Cons. Marcos Moliterno: Hoje fiquei muito decepcionado com vocês, Cristina, porque é o seguinte: vocês fizeram uma tentativa de intimidação que achei extremamente desrespeitosa. Tenho o maior respeito por vocês.

Cons. Cristina: Desculpe, não entendi. Uma tentativa de intimidação?

Cons. Marcos Moliterno: Sim, uma tentativa de intimidação com os Conselheiros, declarando seu voto, coisa que nunca houve neste Conselho.

Conselheira Cristina: Desculpe Moliterno, mas está no Regimento. Ou bem é democrático, ou não é, Moliterno. Você não tem por que esconder seu voto.

Coordenadora Helena Magozo: Giovanni, por favor.

Cons. Giovanni: Perdão. Se pegarmos o relatório feito pela Câmara Técnica, endereçado pelo DECONT, na página 36 diz o seguinte: (Avenida Perimetral, canalização do Córrego Antonico e Piscinão): de acordo com o EIA, páginas 82 e 83 folhas 179 e etc. O projeto da Avenida Perimetral está previsto para ser implantado entre a Rua Viriato Correia até a Praça Roberto Gomes, cuja responsabilidade está atribuída ao Metrô". Nós estamos falando da drenagem. Descreve ainda, que "a nova avenida terá mão dupla e etc., onde se colocará o monotrilha". Então está aqui, objetivamente, que o Metrô tem a necessidade de estudar as bacias, os pontos de inundações e as suas correlações. E viabilizar não só a manutenção e o funcionamento delas, como também não criar impactos negativos na região do entorno.



ATA DA 132ª REUNIÃO PLENÁRIA ORDINÁRIA DO CADES

Cons. Ros Mari: Você me permite? Só quero dizer uma coisa importante. Achei uma atitude corretíssima da equipe do SP Urbanismo, e quando as coisas são justas, temos que dizer. Ao ser colocada essa questão - e o Moliterno, que é da área do Instituto de Engenharia vai concordar comigo - de que não podemos fazer estudos de microbacias desconectados do todo. Os colegas que estão acompanhando e propondo a Operação Urbana Consorciada Água Branca colegas técnicos da CMDU, justiça seja feita, inclusive disseram o seguinte: "vamos contatar o departamento que está fazendo plano de drenagem, a pedido do Prefeito Kassab"... (que é esse que você consultou), "e vamos ver, no âmbito do trabalho que já está bastante adiantado, o que não foi considerado em relação ao todo, que é esse trabalho que está sendo feito pelo Departamento de Hidráulica. Então entendo, Giovanni, que a questão não seria ficarmos defendendo se está escrito que vai ser feito e tal. Não é isso! O que estamos pedindo é que se conecte com esse trabalho maior que o Prefeito contratou, e que acho extremamente importante do ponto de vista técnico. É só isso. Justiça seja feita. Alguém discorda que seja este um trabalho importantíssimo? Eu parabeneizei a Prefeitura.

Cons. Giovanni: O que quero dizer é o seguinte: são duas coisas diferentes. Eu, realmente, desconheço essas informações relativas à operação Água Branca. O que eu conheço, especificamente sobre o que falei hoje e você citou, é relativo ao empreendimento aqui. Por favor, aqui há uma preocupação de toda a equipe técnica. Temos a SIURB que está se preocupando especificamente... A bacia é aquela área em que os córregos que estão dentro contribuem. Todos eles devem ser levados em consideração. Não há como você falar: "não, parte dos córregos sim, e parte dos córregos não", porque isso não seria bom senso. O que quero dizer é que neste empreendimento houve a preocupação da Câmara Técnica, houve a minha preocupação e a preocupação do pessoal que fez o relatório da Regina, de que este problema das sub-bacias seja considerado. É a isso que estou me referindo, e que você citou. Se você está querendo generalizar, tudo bem, mas desconheço essa outra informação.

Cons. Ros Mari: Eu apenas sugiro Giovanni, que o Metrô consulte esse trabalho que o Prefeito fez, e que acho extremamente...

Coordenadora Helena Magozo: Ros Mari, com licença. A Emirene está inscrita, mas eu só queria dar uma informação a respeito do estudo de drenagem. Eu estive com o Secretário Bucalem há uns quinze dias, e ele, naquele momento, falou que estava recebendo o primeiro produto para os técnicos avaliarem. Que ele se dispunha sim, a apresentar aqui, mas naquele momento havia a previsão da avaliação dos técnicos. Era para eu retomar com ele essa questão. Isso já foi retomado, temos o compromisso dele, mas o momento é este - eles estão recebendo o primeiro lote de produtos e avaliando. Podem pedir complementação, e eles querem alguma segurança para apresentar de acordo com os planos da Secretaria. Foi o que o Bucalem me disse.

Cons. Pedro Algodual: Eu posso até complementar: na fase atual dos estudos, ainda estamos na fase normativa de se estabelecer critérios e tal. Não se entra no detalhe. Se for perguntado, por exemplo, sobre a bacia específica de Água Branca, a Poli não vai ter instrumentos para responder sobre essa questão. Você insistiu em falar que nós não consideramos a bacia. Se você se lembrar, na apresentação da operação urbana Água Branca, fui eu que apontei esse problema. Que estávamos sendo estudadas as Bacias do Sumaré e da Água Preta, e que não estavam sendo estudadas as outras três - Água Branca, Quirino dos Santos e Pacaembu. E isso foi contemplado, quer dizer, é uma preocupação nossa em todos os projetos. No Córrego do Cordeiro, apesar do que foi falado, foram estudados os afluentes. No Antonico também foi estudada a Bacia, a sua inserção no Pirajussara. Tudo isso é estudado, fiquem tranquilas.

Coordenadora Helena Magozo: Emirene, por favor.



ATA DA 132ª REUNIÃO PLENÁRIA ORDINÁRIA DO CADES

Cons. Emirene: Fico me sentindo muito mal com os dois assessores do Vereador Aurélio Miguel, tomando nota dos nomes dos representantes aqui, deste Conselho. É muito constrangedor isso! Que desagradável! Parece que estamos cometendo um crime aqui. Agora fui comentar com ele que isso sai em ata, com todos os nomes, as votações... E ele disse que não, que vão colocar na Seção de hoje da Câmara. Não estou entendendo.

Cons. Cristina: Desculpe Helena. Fico meio surpresa com esse alegado desconforto. Esta aqui é uma sessão pública. Por que temos que ter escrúpulos que isso seja divulgado? Não estou entendendo qual é o constrangimento.

Cons. Ros Mari: Isso é legal, é legítimo. Não tem discussão, isso é legítimo!

Coordenadora Helena Magozo: Quero agradecer aos Conselheiros e Conselheiras e dar por terminada a reunião. Obrigada.

Eduardo Jorge Martins Alves Sobrinho

Presidente do Conselho Municipal do Meio Ambiente e
Desenvolvimento Sustentável – CADES
Secretário Municipal do Verde e do Meio Ambiente

Conselheiros Presentes:

ALFONSO ORLANDI NETO	OLGA MARIA SOARES E GROSS
ANTONIO ABEL ROCHA DA SILVA	PEDRO LUIZ DE CASTRO ALGODOAL
CRISTINA ANTUNES	PEDRO LUIZ FERREIRA DA FONSECA
E. EMIRENE NOGUEIRA	PRISCILA CRISTINA DEARO DA CÂMARA
FELIPE DE ANDRÉA GOMES	REGINA LUISA FERNANDES DE BARROS
FRANCISCO J. C. RIBEIRO FERREIRA	ROGELIO NOGUEIRA SALGADO
GILSON GUIMARÃES DO SANTOS	ROS MARI ZENHA
GIOVANNI PALERMO	ROSE MARIE INOJOSA
HAROLDO DE BARROS FERREIRA PINTO	ROSÉLIA MIKIE IKEDA
JOSÉ CARLOS ANDERSEN	SOLANGE APARECIDA DIAS
JOSÉ EDUARDO STOROPOLI	SUELI RODRIGUES
MARCO ANTONIO BARBIERI	VALDECIR CRISTINO PAPAZISSIS
MARCOS MOLITERNO	WALTER PIRES
MARIA CRISTINA DE O. REALI ESPOSITO	WANDERLEY PIRES
MARIA JOSÉ RIBEIRO DEvesa DA SILVA	YARA TOLEDO
MURILO REPLE PENTEADO ROCHA	

Conselheiros com justificativa de ausência:

ÂNGELO IERVOLINO / ERVA DA SILVA ERN

Conselheiros Suplentes presentes:

BEATRIZ ELVIRA FABREGUES / CARLOS ROBERTO FORTNER / CINTHIA MASUMOTO / MARTA AMÉLIA DE OLIVEIRA CAMPOS / MILTON TADEU MOTTA / PÉROLA FELIPETTE BROCANELI / RENATO MARCONDES PALADINO

Coordenadora Geral:

Helena Maria de Campos Magozo