



Procedimento da **3ª Audiência Pública** com o objetivo de discutir questões relacionadas ao licenciamento ambiental da **ligação do Aeroporto de Congonhas a Rede Metroferroviária - Linha 17 Ouro**.

(RESOLUÇÃO Nº 69/CADES/2002)

DATA DA APRESENTAÇÃO: 17/12/2010 - HORÁRIO: 18:00 horas.

LOCAL: **CLUBE AÇAI**

ENDEREÇO: Avenida Padre Antonio José dos Santos, 89 - Brooklin - São Paulo

I – MESA DIRETORA – Presidente do Conselho Municipal do Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável – CADES e Secretário Municipal do Verde e do Meio Ambiente - SVMA, Sr. Eduardo Jorge Martins Alves Sobrinho.

– Coordenadora Geral do Conselho Municipal do Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável – CADES – Helena Magozo.

II – DOS TRABALHOS

1. Formação da mesa.

2. Abertura dos trabalhos pelo Presidente

3. Exposição:

- Empreendedor do Estudo de Impacto Ambiental e Relatório de Impacto Ambiental, pelo Sr. **Epaminondas Duarte Junior**, representante da Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ - 30 minutos.
- Equipe responsável pela elaboração do Estudo de Impacto Ambiental e Relatório de Impacto Ambiental, pelo Sr. **Walter Sérgio de Faria**, representante da Walm Engenharia e Tecnologia Ambiental – 30 minutos.

Manifestação dos inscritos:

- a. Entidades da sociedade civil – 5 minutos para cada exposição – máximo de 30 minutos.
- b. Manifestação dos presentes – 2 minutos para cada exposição – máximo de 60 minutos.



c. Manifestação das autoridades – 5 minutos para cada exposição.

4. Comentários Finais dos expositores:

- Empreendedor do Estudo de Impacto Ambiental e Relatório de Impacto Ambiental, pelos Sr. **Epaminondas Duarte Junior**, representante da Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ - 15 minutos.
- Equipe responsável pela elaboração do Estudo de Impacto Ambiental e Relatório de Impacto Ambiental, pelo Sr. **Walter Sérgio de Faria**, representante da Walm Engenharia e Tecnologia Ambiental – 15 minutos

5. Encerramento da Audiência Pública pelo presidente da sessão.

III – Os inscritos terão direito a uma única manifestação, observada a ordem da inscrição.

IV – A critério do presidente da sessão, os tempos de exposições e manifestações previstos poderão ser ampliados.

V – Para garantir o bom andamento da Audiência Pública e a segurança dos participantes, a entrada de pessoas no recinto será permitida somente até o limite de sua lotação.



Presidente Eduardo Jorge: Meu nome é Eduardo Jorge, sou Secretário Municipal do Meio Ambiente de São Paulo, está aqui comigo Helena Magozo, Coordenadora Geral do Conselho Municipal do Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável – CADES. Vamos dar início a 3ª Audiência Pública com o objetivo de discutir as questões relacionadas ao licenciamento ambiental da ligação do Aeroporto de Congonhas a Rede Metroferroviária - Linha 17 Ouro. A Helena Magozo vai explicar o rito que é previsto no Sistema Nacional de Meio Ambiente, para as audiências públicas no Brasil inteiro que nos seguimos com o órgão local do SISNAMA, e ela vai também convidar a empresa responsável pelo empreendimento pra fazer a exposição inicial. Por favor, Helena.

Coordenadora Helena Magozo: Boa noite a todos e a todas. Nós vamos ter a constituição da mesa: temos ao nosso lado a Regina Barros Diretora do DECONT, que é o Departamento de Controle da Qualidade Ambiental, da Secretaria do Verde e Meio Ambiente, eu como Coordenadora e o Secretário Eduardo Jorge, como Presidente do CADES. Vamos ter também a representação do empreendedor, no caso nós vamos ter o senhor Epaminondas Duarte Junior representando a Companhia do Metropolitano de São Paulo, o Metrô, e um representante da equipe responsável pela elaboração do estudo de impacto ambiental, e relatório de impacto ambiental, o senhor Walter Sérgio de Faria representando a Walm Engenharia e Tecnologia Ambiental. O que nós estamos entendendo de particular nessa audiência, e que pelo fato dela ser a terceira audiência ela vai ter que conciliar duas questões, a questão de quem nunca teve numa audiência, e é a primeira vez que está aqui presente, e a questão de quem tem acompanhado as audiências e veio para ver a evolução do processo, e questões que foram colocadas nas outras audiências que estão presentes no processo, para serem respondidas, então a estratégia vai ser de uma apresentação, para contemplar quem não viu a apresentação do projeto e em seguida se passará para a resposta às questões colocadas nas outras audiências e presentes no processo e depois nós vamos abrir então para a manifestação dos presentes. Para manifestação, há a exigência de que a pessoa tenha se escrito, junto ao nosso pessoal de apoio. Então as pessoas, desde o começo da audiência até o momento em que terminar a apresentação do EIA-RIMA, que tiverem interesse de se manifestar, por favor, se inscrevam, pois seguiremos essa inscrição para estar organizando a manifestação dos interessados. Então vou passar a palavra ao Secretário Eduardo Jorge.

Presidente Eduardo Jorge: Bem a Helena já deu as explicações iniciais, e eu estou vendo aqui algumas pessoas que já tem presença em outras audiências, mais é sempre importante para as pessoas que vem pela primeira vez, embora sejam poucas, situar qual é a expectativa e o papel de uma audiência pública no processo de licenciamento, assim eu faço um pequeno resumo. As pessoas que já me ouviram, por favor, me perdoem mais falo pelas pessoas que vêm pela primeira vez em uma audiência pública, eu pelo menos essa semana já é a terceira audiência pública então eu vou repetir, o sistema nacional de licenciamento é uma conquista democrática do Brasil, e que tem varias fases, primeiro quem é o órgão licenciador, o órgão licenciador é um sistema chamado SISNAMA, que é o Sistema Nacional de Meio Ambiente encabeçado pelos órgãos federais, conselho nacional de meio ambiente, ministério do meio ambiente, depois os órgãos estaduais, conselho estadual de meio ambiente, secretaria estadual de meio ambiente, e



os municípios que se capacitam, recebem a delegação federal, e estadual, de fazer o processo de licenciamento, que é o nosso caso, que temos o conselho municipal paritário, temos agora com os concursos públicos que foram realizados nessa gestão um órgão licenciador com os engenheiros e com vários técnicos necessários, e temos os convênios com o governo do estado, para assumir a tarefa de fazer o licenciamento de forma descentralizada, não são muitos os municípios brasileiros que têm já esse papel, mais é a tendência que isso vá se implantando pelo resto do Brasil, mais é um sistema nacional, com órgãos federais, estaduais, municipais, que seguem ritos e legislações, e orientações semelhantes em um todo, ontem eu estava em uma audiência estadual, e o rito é o mesmo de hoje, porque é uma orientação geral, o licenciamento de uma obra pública ou privada quando se enquadra nos requisitos exigidos na lei, começa com o pedido do empreendedor público ou privado de uma orientação ou um termo de referência, no órgão licenciador, recebe o termo de referência, trabalha em cima desse termo de referência, apresenta o documento inicial de análise, e o processo começa, já existe uma equipe liderada pela Regina analisando esse empreendimento como, por exemplo, nesse meio tempo, são marcadas audiências públicas para que o empreendedor, no caso aqui o Governo do Estado possa estabelecer um diálogo com todos interessados, cidadão, associações, empresas, autoridades, vereadores e etc., e audiência pública é um ponto de encontro alto desse diálogo, mais não é o único, e nem é também um local tipo assembleia popular, que se vai votar isso ou aquilo, é um local de diálogo, é um ponto alto do licenciamento porque é uma oportunidade das pessoas apresentarem críticas, sugestões, pedirem esclarecimentos e tudo que aqui está sendo gravado, é levado em conta na equipe que está sendo responsável pela análise do processo, muito importante nesse processo que eu venho acompanhando de 2006 para cá é que a audiência pública é um ponto de encontro entre os interessados os variados seguimentos, interessados, e o empreendedor para marcar novos encontros mais específicos aonde se possa sentar, conversar com calma o tempo que quiserem, então é também tem essa função de estabelecer ligações, pontos de contato que se desdobram em novas discussões mais específicas com o empreendedor, sem a nossa participação, mais livremente autonomamente os grupos interessados, moradores, associações e etc., podem conversar com o empreendedor e ir aperfeiçoando o projeto com suas sugestões e críticas e esclarecendo também sobre os projetos assim a audiência pública, insisto, é um ponto alto do processo, mais ele não esgota o processo nem a participação popular, depois a análise do grupo de trabalho do DECONT, vai levar o seu parecer para aprovação, ou pela não aprovação, pela aprovação com tais e tais condições, para o Conselho Municipal - CADES, que é Coordenado pela Helena Magozo, que vai dar a licença inicial, e depois as outras licenças intermediárias, que vão sendo fiscalizadas passo a passo durante a obra até chegar na licença final de instalação, que a autorização daquela obra ser usada, então é um processo complexo, insisto, as audiências públicas também são um ponto alto desse processo, mais não termina a participação popular nem o diálogo com o empreendedor, então isso é importante que as vezes dá a impressão de ansiedade de que tudo vai ser decidido aqui, agora, não aqui vai ser um ponto de encontro e diálogo muito importante, mais vamos continuar discutindo esse processo até se chegar na licença ou a não licença, ou a licença com tais ou quais condições mais na frente, assim eu insisto nisso é muito importante quer vocês estabeleçam contatos, pontos de encontros com os empreendedores, eles devem estar abertos a esses trabalhos com vocês, já esta pronta a



apresentação eu devolvo a palavra para a Helena Magozo, que vai coordenar toda a audiência, por favor Helena.

Coordenadora Helena Magozo: Então, vamos começar com uma apresentação do empreendedor, no caso o Metrô, Companhia do Metropolitano de São Paulo, representado pelo Sr. Epaminondas Duarte Junior, então vou reiterar a informação que as pessoas, entidades interessadas em se manifestar, devem se inscrever lá atrás com o pessoal de apoio. Obrigada.

Epaminondas Duarte: Boa noite a todos como o Secretário disse agora pouco, a Companhia do Metrô esta a disposição de toda a comunidade, tem recebido todas as pessoas que tem solicitado esse encontro, talvez nem tanto quanto a gente gostaria, porque a vida do Metrô continua afinal existe uma série de outros trabalhos desenvolvidos, e esse é um dos trabalhos, mas dentro do possível a companhia do Metrô está aberta ao diálogo, a discussão, para receber todas as pessoas que estiverem interessadas, em conversar com o Metrô, em discutir com o Metrô, e levar pensamentos ao Metrô, eu vejo na platéia varias pessoas que já passaram pelo Metrô, conversando sobre esse assunto, algumas reuniões muito agradáveis que as pessoas trazem sugestões, e o Metrô vai estudar, está estudando, então como disse o Secretario, o Metrô está de portas abertas, o Metrô vai receber todas as pessoas dentro da capacidade, e dentro de uma certa organização, para a gente discutir, continuar a discutindo esse processo, a companhia do Metrô hoje é um símbolo de São Paulo, e jamais, o Metrô faria alguma coisa para prejudicar a população de São Paulo, o Metrô é o símbolo de São Paulo, o Metrô é o transporte de São Paulo, então, a apresentação de hoje a maioria das pessoas já viram, nas duas vezes que foram apresentadas, e eu acho que como o Secretário disse, pode haver pessoas na platéia que não viu ainda, não sabe alguma coisa de traçado, nós vamos apresentar hoje, e está mais simplificado e depois a gente vai conversar vai responder as perguntas, vamos ter realmente um diálogo bem forte, a Linha 17 Ouro ela não surgiu de alguma coisa que não existisse, ela faz parte de um planejamento do Metrô, certo? E nós estamos chamando essa rede, de uma rede a ser implantada a médio prazo, o que isso quer disser, uma rede, que eu tenha o projeto, ou ela já está em implantação, ou ela já está em licitação, ou já está licitada, então eu tenho só para começar as linhas que já estão funcionando a muitos anos 1, 2 e 3, que nesse momento passa por um processo de modernização, o sistema que nos estamos utilizando na linha 1 azul, na linha 3 vermelha, e mesmo na linha 2 que é mais recente, é um sistema de alguns anos atrás, todos conhecem da década de 70, 80, e hoje o Metrô esta modernizando suas linhas trocando o seu sistema de comunicação entre trens, para que? Para que eu consiga diminuir o intervalo entre trens, e para que eu consiga aumentar a oferta de lugares, para essas linhas que estão saturadas, o Metrô reconhece que nós estamos com o número de passageiros por metro quadrado muito alto e não é esse o padrão Metrô, o padrão Metrô é confiabilidade, regularidade e conforto, talvez tenhamos deixado passar um pouco de tempo e tenhamos até cometido este erro, mais neste momento o Metrô moderniza todas as sua linhas, isto faz com que a gente tenha que conviver nesse momento com dois sistemas, um sistema moderníssimo que todos os Metrôs do mundo onde a necessidade o aumento da demanda está implantando o que, vou citar uma sigla que não é muito para nos, CTBC que é o sistema mais moderno que existe, e vai permitir que os trens se aproximem, que eu tenha muito mais confiabilidade, não preciso de uma certa



distância entre os trens, convivendo com um sistema de alguns anos, 30, 35, 40 anos atrás e nos estamos modernizando, as linhas novas, as linhas atuais já tem esse sistema moderno, seja ele Metrô leve, monotrilho, seja que linha for, é essa rede que nos estamos apresentando, eu estou chamando de médio prazo, entre 2015 e 2020, deverá ter 185 km dividido em 11 linhas, 7 linhas de Metrô convencional onde a demanda é muito intensa, e eu não consigo outro modal, e 4 linhas de monotrilho, a linha 16 que vem da Cachoeirinha até a Lapa é monotrilho, a linha de São Bernardo do Campo, ligando o passo de São Bernardo até a Estação de Tamanduateí da linha 2 verde e da linha da CPTM, e também há um monotrilho junto a Avenida do Estado, as juntas provisórias naquela seqüência, até chegar nessa estação, a complementação da linha 2 Verde, desde a Vila Prudente até Cidade Tiradentes, e a Linha 17 Ouro que vai ligar 4 estações metroferroviária, a estação Jabaquara, a estação Águas Espraiadas, a estação Morumbi, e a estação Morumbi - São Paulo da linha 4, aqui um detalhe da Linha 17 Ouro, então aquilo que eu disse os 4 locais de integração, aonde a pessoa com uma tarifa de Metrô hoje é R\$2,65 não sei esse valor, mais a pessoa com uma tarifa de Metrô, o usuário tem acesso a toda rede metroferroviária, sem pagar qualquer acréscimo, algumas informações a respeito a linha, as nossas simulações de demanda indicam cerca de 230 à 250 mil passageiros por dia, 250 mil passageiros por dia é muita gente, é muita gente beneficiada com um sistema que não polui, não faz barulho, tem confiabilidade, tem regularidade, certo? E tem uma velocidade compatível com aquilo que eu desejo de cada uma das pessoas, a linha tem aproximadamente 18 km de vias operacionais, e 6 aproximadamente 7 de estacionamento, e nos fizemos uma simulação do ano 2025 à 2030 acrescentando todo potencial que a região e que a atratividade que uma linha de Metrô traz, e o resultado dessa simulação chega a 450 mil passageiros por dia, poucas cidades do estado de São Paulo tem 450 mil moradores, são 19 estações e nos vamos detalhar um pouco mais a frente algumas informações, qual o modal escolhido, com essa demanda eu não tenho outra escolha de me aproximar de que é a melhor, daquilo que é o próprio Metrô. Então o Metrô escolheu entre os vários modais, o monotrilho em elevado. o que é esse monotrilho em elevado, é um trem igualzinho o do Metrô com pneus, com tração elétrica que corre abraçado a uma via, ele mantém as mesmas características do Metrô convencional, apenas ele é elevado, e o Metrô é subterrâneo, e a demais ele tem uma capacidade menor que o Metrô convencional, ai a gente vê um exemplo da inserção em uma cidade na Malásia. O monotrilho de São Paulo é o monotrilho da onde? O de Kuala Lumpur, é o de Tóquio, não é o monotrilho de São Paulo, o monotrilho de São Paulo, ele é adaptado às condições de São Paulo. São Paulo é uma cidade "sui generis", então ele está sendo adaptado as condições de uma área totalmente urbanizada como é São Paulo, só que ele mantém todas as características de um sistema com confiabilidade, com regularidade, com intervalos pequenos e de média capacidade, podendo sim chegar até 40, 45 mil passageiros hora sentido, aqui eu listo algumas características que eu acabei de dizer, a mesma qualidade e serviço do Metrô convencional, baixa emissão de poluentes e de ruídos, eu vou pegar uma água desculpe, excelente desempenho operacional, bom e eu vou dizer o seguinte, tem muita gente dizendo em BRT, em corredor de ônibus, os corredores de ônibus em São Paulo hoje no horário de pico pela manhã tem uma velocidade de 12 km por hora, ele enfrenta o táxi entrando, ele enfrenta um punhado de motocicleta entrando na frente dele, e atrapalhando o desempenho, o sistema monotrilho, a velocidade operacional dele é a mesma do Metrô convencional, é a mesma, hoje a linha norte – sul 33, 34 km por hora, logicamente podendo chegar a 80 Km ou mais, com



o nosso CTBC o novo sistema vai melhorar, esse CTBC que já vai estar nessa linha 17. Então realmente o desempenho operacional dele é muito diferente dos outros modais que tem muita gente dizendo por ai. Como eu disse o Metrô está convivendo com 2 sistemas, então existe uma serie de problemas que estão acontecendo, mais todo mundo se lembra daquele Metrô tranqüilo, e o que eu sei é o seguinte o Metrô chega, o Metrô passa, e o Metrô chega e me leva no lugar que eu quiser, não tem problema de quebrar, de furar pneu ou de sei lá o que, não tem, esse sistema também não tem, confiabilidade, regularidade, intervalo pequeno, grande capacidade de transporte e outras, não ocupa o leito viário, ele vai ser inserido no eixo no canteiro central das grandes avenidas, ou seja, o pessoal que usa carro todo dia, ele não vai tomar uma faixa, se quiser roda um sistema de ônibus ao lado pode botar, ele não usa sistema viário, um número menor de desapropriações se eu comparar com o Metrô, e eu nem vou comparar com outros modais. O Metrô subterrâneo, ele não cria barreira física, como ele é elevado continua aberto a travessia sob a via, e ele atende adequadamente a demanda prevista, se eu tivesse uma demanda de 55 mil pessoas hora sentido, eu não estaria aqui falando de monotrilho. Aqui um histórico, porque tem gente dizendo que o monotrilho foi inventado outro dia, na verdade o monotrilho existe desde 1862, agora eles falam é o monotrilho da Disney, não, é o monotrilho de São Paulo, essa cidade que trabalha, é o monotrilho adaptado a essa cidade, aqui eu não vou citar os outros, aqui uma pequena idéia de como seria as estações, algo bem leve, algo não agressivo, feito com um material bem leve bem suave, uma coisa muito bonita, bom e debaixo das 2 vigas, haverá, nos vimos que o sistema são: 2 vigas, circula a direita, circula a esquerda, a todo um tratamento paisagístico, isso ao longo da linha inteira, haverá todo esse trabalho paisagístico, de árvores nativas, de arbustos, de tal modo, e tem mais, o sistema é vazado, são 2 vigas, não existe o problema de sombra, a chuva passa e cai, não adianta querer fazer casinha em baixo, ou uma coisa parecida com isso ai, sendo que isso seria nas regiões que tiver a necessidade as árvores serão muito maiores de modo que a gente crie alguma coisa parecida com isso, que já existe numa cidade, há de convir que é um negócio até bonito não agride tanto quanto estão pensando, eu vou descrever o traçado, eu já falei rapidamente no inicio, a linha começa na estação Jabaquara da linha 1 azul, ela segue paralela, ou melhor dentro do pátio Jabaquara, faz um contorno no Hospital Saboya, e ai ela adentra daquilo que a prefeitura está chamando de Via Parque, esse projeto dessa linha, ele esta intimamente ligado a operação urbana, a Via Parque, e é lógico que a uma inteiração muito grande as equipes técnicas da prefeitura que estão projetando, a Via Parque, e todos os equipamentos necessários com a linha do monotrilho do Metrô, aqui apenas o esquema que pode ser adaptado em função daquilo da Via Parque, que esta sendo discutido não é uma coisa totalmente fechada, mais se espera que tenha algo parecido com isso dai, segue no eixo até chegar na altura de onde à um piscinão, e o metrô vai utilizar a parte de cima desse piscinão pra fazer um estacionamento de trens e tornar essa área um pouco mais nobre, do que ser simplesmente um piscinão, existe do lado uma pista de Cooper, existe uma série de coisas que serão conservados pelo Metrô, ou seja não vai acabar com a área de lazer, pelo contrário, essa área será muito mais nobre, a segunda coisa é que todas as características do piscinão serão mantidas pelo Metrô, como ele já tem na Região Leste por exemplo mantido com a prefeitura uma serie de entendimentos, em que o metrô se responsabiliza por uma série de coisas dentro do piscinão, então não terá impacto pior nenhum, pelo contrario, será muito melhor, tem uma ligação com o Aeroporto de Congonhas, aqui está



estação de frente ao aeroporto, o aeroporto esta desse lado, e haverá uma passagem subterrânea, tudo dentro da lei, dos conceitos da prefeitura, tudo acertado, ali uma passagem subterrânea, seguem pelo eixo da Washington Luiz, passando aqui perto do Extra. Existe uma adaptação que esta sendo feita no projeto em função de áreas, são de habitação, que está sendo implantada nessa região, o Metrô esta conversando com os órgãos competentes da prefeitura para minimizar um possível impacto negativo, qualquer impacto negativo o Metrô vai mitigar, trecho Congonhas – Águas Espraiadas, notem que em todas as passagens vai existir uma série de árvores nativas, essa é uma preocupação constante do projeto, seguindo pela Roberto Marinho, até a Marginal Pinheiros, aqui premissas do paisagismo, em toda extensão do projeto, eu tenho aqui o córrego Água Espraiada, essa é uma montagem de como vamos passar com as vigas, e como serão as localizações das estações nesse trecho, será sobre o rio, sobre esse regato. Essas são as condições mais altas do monotrilho quando ele tem que ultrapassar os viadutos, podendo chegar como diz no projeto até 18 metros, aqui na região dá ponte Estaiada, o Metrô vai passar por baixo. Aqui está a Rede Globo, uma escola está sendo montada aqui, ele segue paralelo com o Rio Pinheiros nessa característica, e aqui já aparece algo, que é uma passagem de emergência entre os 2 trens. Como existe no Metrô convencional, aqui já do outro lado, seguindo a direção do Panambi ao sul, aqui a ponte, um projeto de ponte, uma ponte passando sobre o Rio Pinheiros. Existe um projeto da prefeitura de colocar uma ponte em algum destes locais, e se houver mesmo haverá uma compatibilização. Só que ponte do Metrô não é ponte rodoviária, aqui chegamos na região do Panambi, e ele segue, haverá aqui uma ligação com a marginal, ele passa pela rua 16 aqui na região de servidão dentro do cemitério em área não edificante, é uma área que não pode ser utilizada, então ele passa numa região a uma certa altura, sem provocar qualquer barulho ou qualquer problema de quem estiver visitando, ele vai até o inicio da avenida Perimetral Sul, esta avenida, vocês sabem melhor do que eu é um projeto da prefeitura de 2004 com lei estabelecida no plano diretor, e o Metrô se inseri exatamente no canteiro central da Perimetral Sul, até o estádio do Morumbi, e depois no canteiro central da Joao Jorge Saad, esse é um detalhe do traçado, podem notar os ônibus continuam, os carros continuam, a calçada com bastante arborização, aqui na região de Paraisópolis os pilares um pouco mais baixo, aqui ao lado, já chegando na Avenida Jules Rimet ao lado do estádio, ou em frente a área administrativa do São Paulo, sempre situando no canteiro central, a avenida Jorge João Saad ela tem um projeto de drenagem pela prefeitura, um piscinão, o Metrô tem integrado esse projeto, tem acompanhado, tem participado das discussões, e ao mesmo tempo a prefeitura tem mostrado aquilo que ela está fazendo para as integrações, aqui na Avenida Jorge João Saad já na direção, nos temos o estádio ao fundo, em direção a linha 4 Amarela, na estação São Paulo – Morumbi, onde haverá a integração gratuita e subterrânea, entre a linha 17 e a linha 4, essa seria a montagem do que seria a estação bastante leve naquela região, já chegando na linha 4 Amarela, finalmente nos fizemos uma simulação de viagem dentro daquela rede que eu mostrei no inicio, da rede 2015 / 2020, rede de média capacidade, considerando aquela rede de 185 km de Metrô e monotrilho, que é só Metrô na realidade, se você estiver na estação São Paulo – Morumbi até a estação Jabaquara do Metrô são 25 minutos, eu não vou comparar com carro, com ônibus, com bicicleta, com nada. As pessoas que moram ali sabem o tempo que demora no horário de pico da manhã e veja se realmente não há um ganho de qualidade de vida aquilo que existe, é só comparar, não preciso dizer o que aconteceu, entre as estações Paraisópolis e hospital das



Clinicas, 20 minutos, entre Américo Maurano e Praça da República, 35 minutos, com 2.65 reais, entre Paraisópolis e o Hospital São Paulo 21 minutos, entre Panambi e a Praça da Sé 36 minutos, viajando num sistema confiável, com regularidade, num sistema que passa a cada minuto, a cada 2 ou 3 minutos ele passa, isso o Metrô garante, isso existe, não existe pneu furado, não existe o carro que entro na faixa e bateu, o Metrô chega. Muito Obrigado.

Walter Faria: Boa noite a todos. Meu nome é Walter Faria eu integro e represento aqui a empresa que promoveu a acessória técnica para o grupo de trabalho do Metrô relacionado a consolidação do EIA-RIMA da linha 17, lembrando que pela especificidade deste projeto há aproximadamente 20 profissionais de diferentes áreas e especialidades que se dedicaram a consolidação deste estudo que esta sob a coordenação do grupo técnico do Metrô. É importante ressaltar também que todo estudo de impacto ambiental e este obviamente da mesma forma, obedece uma legislação especifica no âmbito federal nesse caso também uma resolução do órgão de licenciamento ambiental municipal, é a construção de um EIA se inicia a partir de uma diretriz, de um termo de referência emitido pelo próprio órgão ambiental licenciador, que construiu esse termo com base no projeto de engenharia, no projeto funcional disponibilizado pelo empreendedor, então nenhuma equipe tem autonomia de desenvolver um estudo aleatoriamente, segue-se uma diretriz com base no projeto de engenharia, no projeto proposto, essa diretriz emitida através de um termo de referencia do órgão licenciador. Faço questão de ressaltar também, apesar de ter sido mostrado na apresentação anterior do Ivan, mas é objeto específico desse licenciamento, foi objeto específico do EIA-RIMA, e serão objetos específicos dessa apresentação, os trechos 2 e 3, e isso, eu faço questão de ressaltar porque originalmente esse projeto da linha 17 contemplava um terceiro trecho da estação São Judas até Congonhas, mais repito não faz parte, não é objeto desse processo de licenciamento, não foi objeto do estudo de impacto ambiental, no inicio do processo de construção do estudo de impacto ambiental, ele se dá, de forma geral buscando as principais justificativas pra implantação daquele empreendimento, no caso da linha 17 devemos imaginar num contexto mais amplo e obrigatoriamente, nos reportar então aos Planos Integrados de Transportes Urbanos - PITU nas suas diferentes versões, nas suas diferentes revisões, e que mais de uma década já identifica uma expansão, expressiva da fronteira urbana na região metropolitana, por consequência disso a ocupação de áreas cada vez mais periférica, mais distantes da infra-estrutura consolidada do município, e complementarmente a este plano integrado outros estudo também dando um diagnóstico muito parecido, entre estes estudos citamos também a s operações urbanas, e uma mais especifica para este projeto de forma geral uma mais relacionada a este projeto a operação urbana Águas Espriadas, que de alguma forma busca então promover uma nova ocupação do espaço urbano, áreas pouco ocupadas, ou não tão densamente ocupadas, ou não da forma adequada, então hoje as operações urbanas de alguma forma tem esse objetivo final, e tendo como esse objetivo uma melhor ocupação do solo por consequência também, haverá também a necessidade de atender a demanda de transporte público, nessas áreas que deverão ter uma nova ocupação, é nesse contexto geral então, nesse contexto regional, que a gente começa a inserir, começa a pensar na linha 17, ou seja um empreendimento, uma linha de Metrô, que possibilitará dentro desse contexto, dentro dessas deficiências que a gente tem hoje absolutamente consolidadas de uma população principalmente daquela residente mais



periféricas, e nesse contexto que a linha 17 pela sua característica perimetral, pela sua característica de integração com as demais linhas do Metrô com outras linhas da CPTM e assim por diante, é nesse contexto geral que a gente já começa imaginar a linha 17, e em especial por ela ter um prazo de implantação relativamente curto em relação a outros empreendimentos e por essa característica perimetral como eu disse, ainda no quesito de justificativa, e agora mais especificamente ao trecho projetado de implantação da linha 17, a gente começa observar algumas demandas bastante específicas, que tem por base dados levantados e consolidados pela pesquisa origem destino, mostrando que aqui hoje estamos contemplando os 3 trechos, mais tirando aquele primeiro trecho que não é objetivo do processo de licenciamento ainda sim considerando os outros dois trechos, a linha 17 vem com o objetivo e justificativa de atender da ordem de 200 mil passageiros ou da ordem de 20 mil passageiros hora, então observem que nesse contexto como um todo já se busca dar atendimento ao plano integrado de transporte urbano na sua revisão mais recente, e de alguma forma buscando com a linha 17 uma integração, articulação com as demais linhas do Metrô da CPTM e de outros meios de transporte, importante destacar ainda uma importante característica da linha 17 a possibilidade de interligar o Aeroporto de Congonhas com a rede metroferroviária, o Aeroporto de Congonhas tem uma característica importante ela tem números interessantes, onde poucas pessoas sabem disso, existe uma população aeroportuária que diariamente tem que se locomover até aquele local, e isso hoje soma algo na ordem de 60 mil pessoas, são 30 mil passageiros/dia embarcando ou desembarcando em Congonhas, são da ordem de 1800 veículos/hora, chegando a Congonhas ou de lá saindo sem que o aeroporto esteja interligado a rede metroferroviária, então entre os objetivos mais específicos da linha 17, além de atender essa demanda perimetral, fazer as ligações sul e sudoeste do município também tem essa característica específica de atendimento ao aeroporto de Congonhas, ainda como justificativa é importante observar isso é abordado em qualquer estudo de impacto ambiental para qualquer tipo de empreendimento não só para uma linha de Metrô, mais especificamente para uma linha de Metrô, uma justificativa é buscar se entender quais os benefícios que essa linha trará, e a forma de entendimento disso é comparando esse tipo, esse modo de transporte que é o Metrô, com outros modos de transporte, por exemplo, com carro e ônibus, e mais importante ainda é a gente tentar quantificar para se entender um pouco melhor isso daí, uma das formas é a gente observar aqui o IPK que é o Índice Passageiro Quilômetro a grosso modo pra se entender isso, vamos imaginar 3 modos de transporte e fazer uma comparação entre eles metrô, ônibus e automóvel, uma linha de metrô vamos imaginar tendo um índice X que nos vamos manter fixo aqui, um índice X de passageiros sendo transportado em 1 km de metrô, se essa linha de metrô não existir ou se ela for retirada for desativada essa população usuária dessa linha de metro migrara obrigatoriamente para outro transporte no caso aqui comparado com ônibus e automóvel, a comparação é se esse número X de passageiros for transportado por Metrô em 1 km se essa linha for retirada e for substituída por ônibus haverá a necessidade de uma quantidade X de ônibus rodando para atender essa mesma população que somara 5 km de quilometragem em contra partida, um do Metrô, se aquele número X de passageiros, não tiver Metrô e se deslocar de carro, haverá a necessidade de um número X de carro rodara 55 km para substituir aquele 1 de Metrô, fazendo uma conta inversa, vamos imaginar agora, retirar todos ônibus e carros que poderão ser substituído pelo Metrô, haverá de alguma forma ganhos e principalmente no meio sócio-ambiental, ganho de redução de hora de



viagem , redução de km percorrido veja a relação, 1 para 5 e 1 para 55, por consequência o modo de transporte de forma geral você terá uma redução, do número de vítimas hoje mais do que conhecido em termos de acidentes de trânsito, redução da poluição atmosférica por conta do modo de transporte e redução de manutenção do sistema viário, obviamente estes números estão colocados aqui de forma simplificada a grosso modo sem maior detalhamento, mais tudo isto aqui convertido em moeda, convertido em dinheiro e falo especificamente da linha 17 isso geraria alguma coisa da ordem, implantada a linha 17 em substituição a outros meios de transporte e atendendo aquela demanda especifica , geraria um beneficio econômico da ordem de 360 milhões/ano, bem feita essa primeira justificativa e isso obrigatoriamente se desenvolve para qualquer estudo de impacto ambiental , de uma forma geral feito a seqüência de um estudo de impacto ambiental, a próxima etapa então será um diagnóstico de vários temas ambientais que são abordados num estudo desses em diferentes escalas de abordagens, que nós chamamos de áreas de influencia, e isso é definido para qualquer tipo de empreendimento. No caso específico da linha 17 foram definidos 3 tipos de influência, e todos os temas ambientais foram discutidos, abordados , detalhados e diagnosticado tanto com dados primários obtidos em campo, em trabalhos diretos de campo ou dados secundários levantados em bibliografias oficiais disponíveis , as áreas de influencia estabelecidas para este estudo foram 3, a área de influencia indireta que contempla toda a área do município de São Paulo principalmente por essa característica de integração da linha 17 com os demais equipamentos da rede de transporte urbano, a área de influencia indireta a qual os meios físicos e biótipos têm como limite suas bacias hidrográficas interferidas pelo traçado da linha 17, e a área diretamente afetada o diagnóstico ambiental é feito basicamente com dados primários todos com levantamento direto em campo e que tem como foco principal o traçado projetado e seu entorno imediato então todos os temas ambientais que consolidam a linha nessas listagem de abordagem nesses níveis de detalhamento , a seqüência então do estudo de impacto ambiental ele vem então com o diagnóstico de vários temas como eu havia dito que em grosso modo a gente resume em 3 meios, meio físico, meio biótipo e meio sócio econômico, no meio físico especificamente todos esses temas são levantados são diagnosticados características climáticas, qualidade do ar, linhas de ruídos, aspectos geológicos e geotécnicos, áreas contaminadas, áreas passíveis de inundação, qualidade das águas subterrâneas e superficiais entre outros, se obtém obviamente uma serie de resultados e vamos apresentar alguns principais resultados apenas mais de forma geral os mais importantes , aqueles que tem um reflexo mais, enfim maior do projeto sobre o meio, com relação os níveis de ruídos e vibrações foram estabelecidos 10 seções 10 pontos de medição ao longo de todo traçado projetado com medição direta com níveis de ruídos e vibrações tomando por base o que estabelece a legislação ou a normatização vigente o diagnóstico que se obteve, a informação que se obteve, o retrato que se obteve é que os níveis de ruídos estabelecidos hoje nas 10 seções de medição já ultrapassam os níveis básicos estabelecidos em legislação, o nível de ruído de fundo hoje já é maior independente do empreendimento já é maior que a legislação estabelece , em relação aos níveis de vibração, pontualmente pelo menos em 4 ou 5 pontos observou picos já acima do que a legislação estabelece , principalmente nas vias de maior tráfego, em relação as áreas passíveis de alagamento no centro de consulta e gerenciamento de emergência da prefeitura de São Paulo, diversos pontos foram identificados a maioria deles conhecidos pela nossa rotina, e que fazem parte do nosso diagnóstico, pra reorientar se for o



caso um projeto de engenharia , e com relação as áreas contaminadas é um quesito estabelecido pela legislação , onde previamente a implantação do empreendimento tem que se identificar eventuais áreas ou potenciais áreas que possam interferir ou sofrer interferência pelo projeto essa análise é feita em 2 focos, um com base no uso de ocupação pretérito e atual do solo, onde de alguma forma usos anteriores do solo principalmente em áreas industriais tenham um potencial de contaminação previamente identificado e outro foco é o cadastro de áreas disponibilizados pela CETESB que obrigatoriamente tem que ser consultado, nesse 2 focos que foi dado, áreas de potencial contaminação que provavelmente demandarão algum tipo de atenção do projeto, se referem as áreas no entorno do Aeroporto de Congonhas , por conta dos insumos que lá são armazenados e utilizados. O próprio cemitério do Morumbi por conta do necrochorume típico de qualquer equipamento deste tipo entre as estações Granja Julieta e Morumbi por conta de antigas atividade industriais identificadas nestes trechos, e do cadastro de áreas identificadas pela CETESB, há 14 pontos comprovadamente fazem parte deste cadastro, 12 referindo-se a postos de gasolina, ou seja, tudo isso feito porque, de alguma forma durante a execução do projeto, se houver a possibilidade de algum contato de alguma interferência destas áreas com o projeto ou vice versa, o empreendedor terá que tomar todas as ações como a legislação estabelece, ou seja são informações preliminares que o diagnóstico ambiental vai agregar ao projeto de engenharia para as etapas subseqüentes em relação ao diagnóstico do meio biótipo, agora diversos temas analisados principalmente a caracterização da vegetação das unidades de conservação da fauna de pássaros e os principais obtidos aqui, da mesma forma o objetivo principal desse diagnóstico é subsidiar esse projeto de engenharia para eventuais reformulações ao longo de todo traçado projetado e sim todo mediado, foi feito um cadastramento e um mapeamento arbóreo, esse mapeamento identificou 2385 cadastramentos indivíduos arbóreo; árvores, só que estas árvores vamos destacar que é o que a legislação estabelece esse mapeamento é feito para qualquer individuo arbóreo a partir de 3 cm de diâmetro , então desde indivíduos muito jovens, mudas, até indivíduos adultos, isso não quer dizer que o traçado ira interferir em 2000 em 1, quer dizer que foi mapeado preliminarmente 2385 indivíduos arbóreo, árvores, e o projeto de engenharia fará toda e qualquer adequação que for necessária, havendo a necessidade de supressão de qualquer individuo arbóreo, existe também uma legislação especifica de compensação dessa supressão se autorizado obviamente com relação as áreas de preservação permanente, unidades de conservação, obviamente o traçado passa paralelo à alguns cursos d'água obrigatoriamente interferindo em áreas de preservação permanente, mas que por ocupação atual, hoje, já estão absolutamente desprovida de seu objetivo geral decorrente obvio, repito deste uso atual e o projeto em si conforme o Ivan apresentou essa recomposição arbórea que esta já projetada, vem ao contrário revitalizar essas áreas que hoje já estão completamente alteradas, em relação a fauna de pássaros, uma situação semelhante a da situação do arbóreo feito um diagnóstico especifico, com base em dados primários com levantamento de campo em áreas de maior potencial de ocorrência identificada algumas espécies, lembrando que a maioria destas espécies especificadas, tecnicamente se denomina com hábitos oportunistas ou generalistas de forma geral uma fauna de pássaros já adaptada as condições urbanas típicas daqui de São Paulo, em relação ao diagnóstico sócio-econômico uma série de outros temas já analisados com destaque ao uso da paisagem urbana, do uso e ocupação do solo, indicadores de qualidade de vida, áreas de desapropriação e assim por diante, alguns desses temas nos vamos destacar aqui, um de grande



interesse se refere o uso e ocupação do entorno imediato da linha projetada, esse levantamento é feito inicialmente pelo uso de fotografias numa foto interpretação, fotografias aéreas, que dão um mapa básico que posteriormente serão checados em campo por equipes da sócio economia, e a partir então deste mapeamento se estabelecem classes de uso do solo, que vão ser demarcadas aqui nesse entorno imediato, de forma geral há grosso modo predomina no entorno imediato de todo traçado, áreas de padrão residencial horizontal, isso dá ordem em torno de 36 ou 37% seguindo de outras várias classes de uso do solo, com relação aos padrões de uso de acessibilidade, é importante a gente destacar esse tema que foi feito com base em um dado oficial pesquisa origem e destino, e que mostra claramente que para essa região mais específica do eixo projetado da linha 17 de uma forma mais ampla da área de influência direta, existe uma população que se desloca para essa área de influência direta uma população da ordem de mais ou menos 800 mil pessoas, então o que se observa que essas viagens são feitas predominantemente por ônibus, por automóvel ou por pessoas se deslocando à pé, mostrando mais uma vez a deficiência, a ausência de uma linha de metrô específica para atendimento desta região ou de uma conexão dessa área sul e sudoeste com o restante da rede de transporte, um outro também importante analisado pela questão da sócio economia se refere as áreas passíveis de desapropriação, e aqui é importante destacar o que esta consolidado no estudo de impacto ambiental se refere a linha 17, a via Perimetral e a readequação da Praça Charles Muller que fazia parte ou faz parte de todo contexto geral, então observem que da mesma forma, foi feito todo um mapeamento específico com base em informações primárias, mais importante destacar que em boa parte, o que quero dizer na ordem de 1/3 (um terço) de aproximadamente 130 mil metros quadrados que é o que se soma de área passível de desapropriação aproximadamente 1/3 destes 130 mil metros quadrados se referem a áreas interferidas também pela via Perimetral já em processo de construção ou pela Praça Jules Rimet, um outro lado importante se refere a uma área de 41120m que será desocupada para implantação do pátio e subestação, isso é uma área desocupada sem ocupação nenhuma isso também representa alguma coisa de 1/3 daquele total, então haverão interferências, haverão desapropriações estão todas devidamente mapeadas com os padrões residenciais estabelecidos lembrando porém, esse valores específicos para cada classe que eu citei, então de forma geral o que se tem alguma coisa das áreas desapropriadas na ordem de 8% representando comércio e serviço de padrão médio 19,5% representando padrão residencial horizontal padrão alto 19,8% relacionada a uma somatória do padrão residencial horizontal padrão médio e popular e 52,7% de área a ser desapropriada representado áreas desocupadas ou áreas com ocupação bastante incipiente esse é contexto geral das áreas a serem desapropriadas feito o diagnóstico falando de forma resumida a próxima etapa do EIA se refere a identificação de todas as ações que de alguma forma poderão gerar um impacto, e essas ações tem que ser identificadas desde uma fase como essa que estamos agora preliminar de planejamento sem nada de obra buscando identificar todo e qualquer potencial impacto uma notícia de jornal que seja dada de uma forma incompleta ou incorreta na fase de planejamento o início desse processo de contato com a população que será desapropriada isso de alguma forma gera uma ansiedade, gera uma preocupação tudo isso são ações que poderão gerar impactos, e da mesma forma toda essa estratégia é usada para as demais fases estabelecidas para consolidação do empreendimento, da fase de recrutamento de seleção e contratação de mão de obra até todas as fases inerentes especificamente a uma obra em si e depois na operação, então



essas foram as principais ações que a equipe técnica identificou e entende como pertinentes e potencial geração de algum eventual impacto em alguma das fases do empreendimento, com base nessas ações então o próximo passo é identificar e descrever todos impactos e para linha 17 foram identificados 26 impactos distribuídos nos 3 meios predominado impactos no meio sócio econômico devendo ser lembrando inicialmente, ou preliminarmente que o impacto além de ser identificado ele tem que ter uma classificação você tem que mensurar até mesmo para se saber qual a melhor ação para controlar, para mitigar ou para potencializar um potencial impacto positivo, existe também existem parâmetros, atributos pré-estabelecidos para classificação desses impactos, de forma geral os parâmetros, os atributos são de natureza negativa ou positiva, a probabilidade de ser certa ou provável de ocorrência, o prazo curto, médio ou longo se a espacialidade vai ser um impacto local, difuso ou regional, se a forma de interferência dele é um impacto novo ou se já existiu e vai ser potencializado apenas pelo empreendimento a duração dele a magnitude, se é um impacto pequeno médio ou grande, e aqui um aspecto importante, mesmo o impacto de mesma forma classificado por esses atributo como de magnitude grande, para todo impacto haverá de ser buscada uma ação de controle de mitigação, então mediante a eficácia dessa ação, o impacto mesmo classificado de grande magnitude mediante a aplicação da ação de controle poderá ter uma relevância, media, baixa ou até mesmo a eficácia permanece como a de magnitude grande, essa é de forma geral a forma de classificar impacto, nesse contexto, então os impactos negativos até a aplicação das ações de controle nos temos aqui, 88% dos impactos negativos passam a ser classificados de relevância média ou baixa, e dos positivos após aplicada as ações de potencialização, 83% deles têm de média a alta relevância, lembrando que para todos os impactos negativos nesse estudo especificamente, se conseguiu propor um medida mitigadora ou de controle, como foi mostrado na tela anterior 26 impactos foram identificados positivos e negativos, vamos citar aqui e discutir rapidamente os principais, dentre os negativos a geração de ansiedade da população principalmente neste momento que a gente esta aqui apresentando as primeiras informações, e agora sim o empreendedor aqui sim tem uma importância fundamental na questão de divulgar da melhor forma possível seu empreendimento, de abrir um contato com a população para dirimir toda e qualquer dúvida, o impacto ali de fato existe as manifestações estão aqui isso é um impacto, a desapropriação de imóveis, mostrado no quadro anterior, é um impacto negativo de alta relevância, obviamente nos imóveis a serem desapropriados, alteração pontual nos níveis de ruídos especificamente na fase de obras, ele é pontual por um prazo específico, depois será controlado, a supressão localizada de indivíduos arbóreo que poderá ocorrer na fase de obras, porém com o atendimento da legislação no caso se ocorrer deverá ter uma compensação específica, e a alteração da paisagem na área, e por conseqüência o impacto visual que existira em determinadas regiões pontualmente indiscutível também, lembrando que para os impactos negativos boa parte deles então se refere a parte de obras com relação dos impactos positivos melhoria e adequação do transporte público um aumento da mobilidade da população redução das emissões de poluentes aumento da arrecadação tributaria, geração de empregos diretos e indiretos, todos esse tidos como principais impactos positivos, além de outras ações que a gente já mencionou anteriormente identificado o impacto dentro da seqüência do EIA a próxima ação é determinar todas as ações, de tal forma mitigar, compensar, controlar ou potencializar os impactos negativos ou positivos, e isto foi estabelecido através de programas ambientais, esses programas ambientais na verdade são



projetos de engenharia visando então o controle dos impactos identificados, observem que para todos os impactos identificados, existe ali do lado direito, uma serie de projetos de engenharia , para o controle a mitigação dos impactos ambientais, desde do início com o controle ambiental das obras até a questão do monitoramento da questão da qualidade do ar de ruído e assim por diante programa de educação ambiental , dos imóveis afetados, programa de comunicação social, então repito para todo e qualquer impacto identificado existe um projeto de engenharia específico, para controlar, para mitigar todos estes impactos identificados anteriormente e por fim então, Secretário, peço licença para iniciar a última tela, consolidando todo estudo, são apresentadas as principais conclusões, no caso específico do EIA da linha 17 a equipe entende então que haverá de forma geral de uma população hoje, de uma demanda de uma ordem projetada de 20 mil passageiros/hora que a linha 17 terá essa ligação, essa característica de ligação perimetral e intersetorial , com outros demais equipamentos da rede metroviária da própria CPTM e corredores de transporte, proporcionará a sensibilidade e mobilidade a população em geral e de alguma forma, em especial ao usuário do Aeroporto de Congonhas , contribuirá entre outras com a diminuição de poluentes, com a redução do número de acidentes, de vítimas inclusive, com a redução do tempo de viagem, o diagnóstico identificou 26 impactos positivos e negativos, a maioria desses impactos negativos classificados com de pequena, média relevância, entendendo que para cada um destes impactos, são propostos programas ambientais, são 11 programas ambientais e mais 6 sub-programas, com base nesse contexto como um todo, a equipe entende que a implantação e a operação da linha 17 poderão se desenvolver em bases sustentáveis, de integração com o meio ambiente local, atingindo uma situação de conciliação dos interesses e obrigações de cunho social e legal e de preservação ambiental do Metrô e demais instituições envolvidas, e da mesma forma de atendimento de necessidades e direitos da população residente na região metropolitana, com base nesse contexto como um todo a equipe técnica responsável pela elaboração do EIA-RIMA, entende, sugere e recomenda, que seja emitida a licença previa deste empreendimento, por fim foi colocado pelo Secretário inicialmente que existe um rito pré-estabelecido para apresentação, de um estudo ambiental existe um prazo limite, este estudo demandou meses de trabalho de uma equipe de mais de 25 profissionais , são 2500 horas consolidadas pela equipe debruçada neste estudo, obviamente não é possível abordar num nível de detalhamento que os senhores desejam, mas eu reforço que as equipes técnicas do Metrô e da Walm Engenharia estão a disposição dos senhores, seja nesse evento ou em qualquer outro momento, os endereços estão aqui disponíveis para toda ou qualquer dúvida seja respondida no nível de detalhamento que os senhores desejarem, obrigado.

Coordenadora Helena Magozo: Bem como muitas pessoas chegaram posteriormente; nós temos uma característica muito específica nessa audiência porque é a terceira audiência, porque nós temos que procurar responder as questões demandadas não respondidas nas outras audiências, que se encontram dentro do processo, ao mesmo tempo em que essa apresentação cumpriu o papel também de estar apresentando o projeto, pela primeira vez, às pessoas que não estiveram presentes nas outras duas audiências, estão abertas as inscrições para as manifestações, queria reiterar as pessoas que chegaram agora, que as pessoas que quiserem se manifestar, precisam se inscrever anteriormente lá atrás com o nosso pessoal de apoio. Por essa característica de ser a terceira audiência, nos vamos ter um tempo de respostas anteriormente



feitas e que serão agora respondidas pelo empreendedor, e pelo responsável do EIA-RIMA, e depois nós teremos essa abertura para a manifestação dos inscritos, hoje. Então as pessoas que tenham interesse de se manifestar, por favor, se inscrevam lá atrás, que após essa seção de respostas a questões anteriores, será aberta nova manifestação.

Presidente Eduardo Jorge: Uma coisa importante eles vão ter mais meia hora só para responder as perguntas, eu insisto nisso que a Helena falou quem quiser se inscrever, por favor, se inscreva até esse bloco, porque depois nós vamos encerrar e fazer a divisão de tempo, que as vezes acontece que a pessoa quer se inscrever de novo, não pode, quando eles terminarem, encerra a inscrição, divide o tempo e faz o diálogo, esse é o rito então por favor quem quiser se inscreve até o final da intervenção deles. Eu pediria agora que o senhor Epaminondas na condição de representante do empreendedor, que no caso é o Metrô de São Paulo, manifesta a suas respostas às perguntas anteriores de outras audiências que assim estão no processo, assim também como a Walm Engenharia, até meia hora.

Epaminondas Duarte Junior: Eu tenho aqui como questões das audiências de 20/09 e 27/09/10, são cerca de 89 pergunta. Essas perguntas foram passadas para Secretaria para o CADES, eu não sei se está publicado ou não, existe uma série de perguntas repetidas e eu acho que nós vamos precisar de um pouquinho mais, mais pela ordem do Secretário nos vamos bem rapidamente. Primeira pergunta da SVMA, foi dito na comunicação com os moradores de Paraisópolis que teria sido informado pelo Metrô, que a linha e monotrilho não eliminam a possibilidade de futura linha do Metrô, é necessário que se a esclareça? Resposta: não ocorreu comunicação por parte do Metrô o que se refere a essa afirmação, não está previsto atualmente Metrô subterrâneo para Paraisópolis, Morumbi. Qual será o modelo utilizado para gerir a operação dessa linha? Essa linha será operada pelo Metrô, não é PPP, não outro tipo de operação. O que é necessário para alterar o modal a ser utilizado nesta linha, para Metrô subterrâneo? A Linha 17 Ouro com aproximadamente 18 km de extensão foi concebida como parte integrante da rede metroferroviária, as estimativas de demandas da linha 17 revelam a demanda compatível com a tecnologia de monotrilho adotada, indicando cerca de 10 mil passageiros hora sentido no trecho carregado, e uma demanda inicial de cerca de 230 mil passageiros, a capacidade de transporte exigida para o projeto é de 20 mil passageiros hora sentido, observando-se portanto que a capacidade é quase 3 vezes o carregamento máximo da linha, portanto a tecnologia de Metrô convencional adotada para demandas superiores para 40 mil passageiros hora sentido não se enquadra nos padrões de demanda, as tabelas itens 6.4.1 folha 300, onde apresenta as interferências de diversos locais estão colocados como zonas mistas, quando são zonas ZER e com isso levará a degradação final das ZER existentes com a implantação desse monotrilho, na folha 300 do item 6.4.1 do EIA-RIMA em questão, é apresentada uma tabela codificada 6.4.1.2-1 que se referem as zonas de pesquisas origem-destino 2007 realizada pelo Metrô, a referida tabela não trata da questão do zoneamento, ressalta-se que no capítulo 1 no item 5.2.1 do EIA-RIMA é apresentado o zoneamento urbano da região de implantação da Linha 17 Ouro, com dados oficiais da Prefeitura do município de São Paulo (**intervenção da Coordenadora**): se vocês sentem que não foi respondido, vão se inscrever e vamos ouvir a resposta, e estará em processo. O Metrô está entendendo como resposta, acho que isso tem que ser respeitado, e vemos os mecanismos para vocês se sentirem respondidos). Ciranda considera que está nova linha trará



benefícios para usuários do sistema de transporte público e permitirá a redução de viagens de carros, mais diverge quando a tipologia e quando a parte do traçado proposto? A Linha 17 Ouro proposta virá exercer a importante função de conectar as linhas metroferroviárias existentes, em construção e planejadas da região sul e sudoeste criando-se por meio da integração excelente acessibilidade a toda rede existente e futura, e conseqüentemente a toda cidade, a definição da diretriz de traçado ocorreu buscando-se cumprir alguns objetivos fundamentais almejados pela rede de transporte coletivo da cidade notadamente para se estabelecer a configuração de uma rede metroferroviária integrada e o fortalecimento de ligações formadas por barreiras naturais como ocorrem em regiões sul e sudoeste, a escolha de um sistema passa por várias análises, uma delas é a capacidade de transportes, o Metrô faz simulação de demanda para um horizonte futuro e verifica a tendência de crescimento do carregamento da linha, o sistema escolhido, o monotrilho dentre os sistemas de Metrô leve é o que menos impacta com a fluidez da cidade, com o meio ambiente, e o que proporciona a maior velocidade de deslocamento das pessoas, a função social de um sistema de transporte é promover a mobilidade e a acessibilidade das pessoas, fator fundamental para qualificar um ambiente urbano ainda está prevista a construção da ponte rodoviária sobre o rio Pinheiros na região do Morumbi, o projeto da ponte rodoviária sobre o rio Pinheiros não é uma atribuição do Metrô, caso seja implantado nas proximidades da Linha 17 Ouro haverá uma compatibilização de projetos. No quesito impacto visual o projeto contraria os princípios básicos da lei Cidade Limpa gerando desvalorização imobiliária, comentar afirmação que o monotrilho causará grande interferência visual com a ponte Estaiada, considerada hoje um cartão postal de São Paulo?

Resposta: O sistema de transporte público implantado pelo Metrô tem sido historicamente vetor de valorização imobiliária das áreas lindeiras a sua intervenção, por ser um importante estruturador urbano que facilita a mobilidade e acessibilidade ao trabalho, bem como aos diversos equipamentos urbanos da população MSB. Eu vou ter que falar porque eu só tenho meia hora me desculpa. Por se tratar de uma tecnologia em elevado, a ser implantado pelo Metrô, e conforme já elucidado em audiências públicas, o impacto visual em conseqüência das vias elevadas será minorado por meio de densa arborização e vegetação sobre o percurso do traçado, bem como pela implantação em canteiro central de viário existente ou a ser implantado a condição de quase totalidade do percurso do traçado. As restrições impostas pela lei Cidade Limpa serão observadas durante o processo de implantação do referido empreendimento, condição mandatória para a aprovação junto aos órgãos municipais competentes, no Termo de Referência da Secretaria do Verde e Meio Ambiente para elaboração do EIA-RIMA consta que o projeto deverá ser apresentado para a aprovação da Comissão de Proteção a Paisagem Urbana CPPU, conforme lei e decreto, a emissão de licenças ambientais está condicionada a aprovação dessa comissão. Comparação dos impactos diretos a população entre o sistema subterrâneo e o monotrilho. Ao compararmos o sistema subterrâneo com o monotrilho, podemos destacar os diferentes impactos como segue: impacto visual presente no monotrilho e quase ausente no Metrô subterrâneo, apenas onde estão localizados os acessos e torres de ventilação, ruído e vibração: ausente no monotrilho, e presente no sistema subterrâneo, uma vez que um movimenta-se sobre pneus, e outro sobre rodas de aço sobre trilhos, este contato gera ruído e vibração que demandam investimento para sua mitigação, desapropriações: bastante reduzidas no monotrilho, e maiores no sistema subterrâneo, o sistema subterrâneo requer a construção de poços de ventilação e saída de emergência a cada 382 metros o que gera desapropriação para sua construção e canteiros necessários para sua obra, interferência no viário: durante a obra o sistema



subterrâneo necessita da interdição de importantes avenidas para a construção de valas à céu aberto, para a construção de estações, para regiões de chaves de mudança de trilho para conexão com outras linhas e, para acesso aos pátios, o sistema monotrilho requer uma intervenção muito menor, também por necessitar de menos canteiros de obras uma vez que será construído no sistema pré-fabricado, tempo de obra: o monotrilho requer aproximadamente metade de tempo necessário para o Metrô subterrâneo, isso significa menor interferência da obra na área diretamente afetada. Como o empreendimento se justifica na área do córrego Antonico uma vez que o zoneamento dessa área é ZER com gabarito máximo de 6 e meio e elevado previsto será de aproximadamente de 15 metros,? O projeto da linha 17 em todo o seu traçado respeita toda a legislação pertinente, e será apresentada a Comissão de Análise Integrada de Edificações e Parcelamento do Solo CAIEPS, e a Câmara Técnica de Legislação Urbanística CTLU que se manifestarão a respeito das diretrizes do projeto. Associação Monte Verde, qual o horário de funcionamento previsto considerando que o monotrilho irá passar de frente as varandas do prédio as janelas dos quartos, quais mitigações propostas? O horário de funcionamento previsto será o mesmo das demais linhas, isto é das 4:40 horas da manhã até a meia noite, o monotrilho não causara incômodos pois é um sistema silencioso com tração elétrica que trafega sobre pneus. Associação Monte Verde, piscinão Jabaquara, qual a compensação prevista para perda de área de lazer muito utilizada pela população, qual a mitigação pelo impacto de um pátio de manobra, justamente num local onde hoje é usado como área de lazer, e futuramente será a extremidade de um parque linear, e ao mesmo tempo se encontra ao lado futuro parque do chuvisco, prejudicando definitiva e visualmente essas áreas? Resposta: Como compensação a intervenção na área de lazer existente no piscinão do Jabaquara com duas quadras uma pista de skate e área verde, são propostas e premissas do projeto a serem desenvolvidos, a realocação das quadras e pistas de skate para o parque do chuvisco, quanto a área verde existente, essa será preservada ao máximo e terá sua área expandida por meio de paisagismo, com plantio de árvores da flora paulistana, e criação de percurso para a prática ciclística e caminhada, sendo esse paisagismo implantando sobre laje a ser executada na área adjacente a Av. Jornalista Roberto Marinho resultando após a intervenção em uma área verde de 31 mil 650 metros quadrados, contrapondo-se aos 15 mil 238 metros quadrados hoje existentes configurando-se em cinturão verde ao redor do pátio, minorando os impactos ambientais decorrentes de sua inserção, integrando por complementação física e visualmente a proposta de constituição do parque linear. Associação Monte Verde, piscinão Jabaquara, ainda que reduza o volume de lodo por conta da futura remoção da favela, qual a solução que será dada para secagem do lodo do piscinão, visto que haverá grande prejuízo no que se refere a insolação e ventilação do material, e ao mesmo tempo não se permite o lançamento de material úmido nos aterros sanitários? A redução do volume de lodo depende da completa remoção da favela entre o piscinão e Americanópolis, prolongamento da Roberto Marinho/túnel que liga a Imigrantes, com tudo, essa obra cara, polêmica e demorada poderá não ocorrer em paralelo com a implantação da linha 17 o próprio período de construção do pátio de manobra sobre o piscinão prejudicará o funcionamento deste, qual a mitigação/compensação prevista para este período em que continuará tendo o grande volume de lodo que não poderá secar direito e nem poderá ser removido para aterro sanitário? Prevê-se que o Metrô se responsabilize pela limpeza do piscinão? Ainda pergunta se o prejuízo do funcionamento do piscinão Jabaquara poderá causar enchentes na região, qual o plano de contingência para este caso? Resposta: A funcionalidade de contenção, e os processos de contenção do piscinão existentes e praticados pela municipalidade não serão alterados, pois as



estruturas a serem implantadas preservarão e garantirão a necessária ventilação natural por meio de aberturas que se voltarão as áreas verdes hoje existentes nas laterais do corpo do reservatório, sendo premissa do projeto do pátio a ser desenvolvido a preservação de espaço aberto para incidência solar sobre o lodo acumulado e movimentado até essa área, o volume do piscinão existente permanecerá praticamente inalterado, a implantação dos pilares das estruturas pátio de estacionamento e manutenção sobre a área central do piscinão utilizará menos de 1 por cento, observa-se porém, que a existência de um outro uso sobre ele, exigirá maior atenção com sua manutenção que certamente melhorará o seu desempenho, o Metrô tem mantido com a Prefeitura atividades conjuntas de vários equipamentos públicos na cidade, de maneira que esse não interfira na operação das linhas e por outro lado não ofereça riscos a população, e a empreendimentos lindeiros, o mesmo ocorrerá no caso do piscinão Jabaquara durante e após a fase de obra, também são premissas dos projetos a serem desenvolvidos a manutenção do acesso de veículos de manutenção e dos equipamentos de controles locais hoje existentes, quanto ao lodo continuará a ser removido como tem sido, quanto a sua secagem essa não é obrigatória e se necessário o lodo será destinado adequadamente como os demais lodos que o Metrô já destina hoje, a instalação do pátio sobre o piscinão dá um uso mais nobre a área sem prejudicar o seu funcionamento, além de evitar desapropriações para esta finalidade. Associação Monte Verde, qual a compensação será feita no caso dos prédios em frente, cujas varandas o monotrilho causará prejuízo e desvalorização permanente as famílias quer investiram recursos muitas vezes em busca do local sossegado para morar? Resposta: O sistema monotrilho a ser implantado utiliza tecnologia com baixo nível de ruído e vibração, o percurso do monotrilho está inserido sobre canteiro central de largas avenidas existentes, a serem implantadas ou onde ocorreram adequações viárias a serem realizadas as quais possuem no mínimo 3 faixas leito calçado, calçamento com o atendimento à legislação municipal de calçadas verdes em cada lado do canteiro central, ao longo do canteiro central onde será implantado o sistema de monotrilho por este sistema a ser constituído de vias elevadas, separadas entre si com passagens de emergência central disposta de forma tal que não bloqueia a passagem da luz natural, e chuva para o sol, serão adensados com vegetação e arborização nativa de forma a garantir e a aumentar a permeabilidade do solo em conjunto com o tratamento paisagístico e arborização das calçadas, constituindo corredores verdes que conectem as áreas verdes ao longo do percurso, contribuindo também para a expansão da ave fauna da região, esses corredores verdes também funcionarão como barreiras visuais proporcionando melhor qualidade ambiental e paisagística, a implantação do monotrilho também contribuirá para a melhor circulação de veículos, no local e melhorando a qualidade de vida da população local. Associação Monte Verde, No caso de residências e condomínios horizontais que não serão desapropriados, mas que terão o monotrilho construído no fundo do lote, terão prejuízo e desvalorização permanente no que se refere a privacidade de seus quintais, jardins e piscinas, qual será a indenização ou compensação a ser oferecida? Os logradouros questionados, tem uma série Senador Otavio Mangabeira, Eng. Ortiz, Rubens do Amaral, Albert Einstein, e Jorge João Saad, os logradouros questionados, referem-se ao local onde está a av. perimetral Sul, projeto localizado junto ao monotrilho, projeto de responsabilidade da Prefeitura de São Paulo, este projeto prevê além da avenida com 3 faixas por sentido e canteiro central de 3 metros, ambos passeios de ambos os lados, ciclovias, parques lineares no fundo dos lotes e os passeios da avenida, este espaço arborizado tem o intuito de requalificar o fundo dos lotes e assegurar as condições necessárias, para proteger as residências remanescentes, sendo também previsto o plantio de espécies que



preservaram a privacidade dos imóveis adjacentes a nova avenida. Associação Monte Verde: Quais as mitigações previstas com relação a ruído, e vibrações para área diretamente afetada? Resposta: antes da implantação do empreendimento o Metrô realiza estudos dos níveis de ruídos, e vibração dos imóveis lindeiros, segundo as normas vigentes, são definidos pontos de medição tendo como base os receptores de interesse, ou seja, residências, escolas, escritórios, hospitais entre outros, localizados próximos as obras, esse estudo servirá como parâmetro para mitigar os possíveis aumentos dos níveis de ruídos e vibrações decorrentes da obra e da operação do sistema nos imóveis do entorno conforme seu uso, ao final da obra e início da operação comercial é realizado um novo relatório de avaliação dos níveis de ruídos ambiental a fim de comparar os valores pré-existentes na região, com os valores atuais, nos cenários onde os níveis de ruídos resultantes da implantação forem superiores ao nível de ruído inicial, os mesmos serão atenuados mediante a estudos e aplicação de medidas mitigatórias tais como, barreiras e revestimento acústicos de modo não haver degradação ambiental, o monitoramento de ruído e vibrações também é realizado na fase de operação com o intuito de acompanhar a eficiência do sistema implantado e sempre que necessário adotará medidas mitigadoras. Associação Monte Verde: Que exemplo concreto o Metrô pode apresentar, pois até o momento apenas se falou que não existe vibração ou ruído sem, contudo nada provar ou demonstrar à respeito? Resposta: Como já descrito na questão anterior o Metrô promove o estudo preliminar a implantação dos seus empreendimentos para verificar qual o nível presente de ruído existentes antes da implantação do empreendimento, e quais os níveis de mitigação necessários para que os imóveis próximos as suas linhas tenham os níveis de ruídos e vibrações dentro dos valores definidos em normas e legislações vigentes, esses estudos foram feitos para linha 2 verde, 4 amarela, e 5 lilás, os estudos da linha 2 verde e 4 amarela estão disponíveis na CETESB e podem ser consultados, o sistema a ser implantado atenderá integralmente a norma brasileira 10151 que estabelece valores máximos de ruídos em ambientes urbanos. Associação Monte Verde: Quais as mitigações previstas em relação a ruído e vibrações além do inevitável e permanente impacto visual no caso de escolas, Porto Seguro, Miguel de Cervantes, creches em Paraisópolis, prejudicando a concentração o sossego e o aprendizado das crianças? Resposta: As escolas localizadas próximas ao empreendimento são consideradas pontos sensíveis, portanto serão alvos de monitoramento de todos os possíveis impactos decorrentes do empreendimento em especial quanto a ruído e vibração, conforme resposta anterior e serão adotadas medidas necessárias para não prejudicar o seu bom funcionamento para amenizar os ruídos da obras serão utilizadas máquinas e equipamentos mais silenciosos, o enclausuramento acústico de fontes geradoras de ruídos, o impacto visual decorrente das vias elevadas será atenuado por meio de densa arborização e vegetação no percurso do traçado. Associação Monte Verde: Quais as mitigações previstas em relação a impactos ambientais nas áreas onde serão instaladas subestações de energia com respeito a ruídos, vibrações e interferências magnéticas, para operar a linha 17 será necessário uma subestação projetada para ser implantada na Marginal Pinheiros, distante de edificações residenciais e construído em edifício abrigado, visando diminuir o impacto gerado por esse tipo de empreendimento esta subestação será licenciada pela Secretaria do Verde e Meio Ambiente em atendimento a portaria número 80/SVMA/2005, que define as diretrizes e limites de exposição a campos elétricos e magnéticos legalmente em vigor, para isso o Metrô faz um estudo teórico de campos magnéticos advindos da subestação que é submetido a aprovação da SVMA, quando da operação o nível de ruído, vibração e campo magnético são avaliados com a subestação em carga, os níveis vão ter que atender as normas e legislações vigentes,



ressaltamos que todas as subestações existentes do Metrô estão em conformidade com a norma e legislações vigentes. Associação Monte Verde: Qual a compensação, mitigação prevista para o inevitável prejuízo ambiental e paisagístico do afluxo de ambulantes atraídos pela simples existência das estações? Resposta: A função social de um sistema de transporte é promover a mobilidade e acessibilidade das pessoas, fator fundamental para qualificar o ambiente urbano, a Companhia do Metrô visando cumprir seu papel social prioriza um transporte seguro, confiável e de qualidade para todos os usuários e mantém suas depen

16º andar - sala 163-B

Rua São Bento, 405 - Condomínio Prédio Martinelli

dências no mais alto nível de conservação coibindo ações ilegais, a presença de ambulantes nas áreas administradas pelo Metrô será tratada da mesma forma com eficácia que hoje é tratadas as áreas das estações em operação. Associação Monte Verde: Considerando ser política pública da Secretaria do Verde, não permitir canalizações fechadas procurando renaturalizar e despoluir córregos, como explicar e quais as mitigações previstas na canalização prevista do córrego do fundo do colégio Porto Seguro? E no caso do trecho com nascentes de frente de prédios da Vila Malfi, em cujos vales e cujos leitos o monotrilha deverá ser construído? Resposta: No caso do córrego nos fundos do colégio Porto Seguro, trata-se de obra para conter enchentes no local, onde também está prevista a construção de um piscinão no local, já no caso dos prédios de frente a Vila Malfi trata-se de viário hoje inexistente, o monotrilha se utilizará da Av. Perimetral prevista na lei municipal número 13885 de 25-08-2004, em ambos os casos a canalização fechada ou aberta, depende de aspecto técnicos que serão considerados no momento da execução do projeto de responsabilidade da Prefeitura, a implantação dos corredores verdes também funcionará como barreira visual proporcionando uma melhor qualidade ambiental e paisagística, a implantação do monotrilha também proporcionará uma melhora na circulação dos veículos no local, diminuindo congestionamento e melhorando a qualidade de vida da população local. Associação Monte Verde: Qual a compensação prevista no caso de favelas e construções de baixíssimos padrões por onde o monotrilha passará, e por onde e para onde essas famílias serão removidas, serão construídas moradias populares, ou simplesmente será pago o aluguel social? Resposta: A implantação do monotrilha pelo Metrô em áreas de favelas será realizada em locais previamente desocupados pela Prefeitura de São Paulo, em conformidade em convênio assinado com o governo do Estado de São Paulo e pela Prefeitura para implementar obras de infraestrutura urbana da região, as populações serão deslocadas para HIS. Associação Monte Verde: Considerando que o viário de toda região do Morumbi é bastante estreito, e que o trânsito já está demasiadamente saturado, quais as compensações e mitigações, e qual o plano de contingência prevista para o período de obras que inevitavelmente prejudicará ainda mais o ir ou vir de quem transita na região, e qual o período previsto para as obras? Ressalta-se que quanto as implantações dos empreendimentos do Metrô é realizado convênios com o CET e DSV, para elaboração e implementação de projeto de circulação de desvio de tráfego, aprovados e gerenciados pelo órgão público de forma a reduzir impactos no trânsito da região. Associação Monte Verde: considerando que haverá colunas de 8 à 18 metros de altura a cada 30 metros e considerando que já existem obras desse tipo em andamento na zona leste, onde se pode ver o inevitável impacto e a poluição visual que a solução monotrilha impõe a paisagem urbana, quais as medidas compensatórias previstas, como essas colunas esbeltas, mais altas e em grandes



quantidades e repetitividade conversarão com passeios públicos e canteiros centrais, considerando que o sistema viário do Morumbi e Paraisópolis é composto principalmente por vias estreitas cujo o alargamento mostra-se impossível? Resposta: O percurso do monotrilho está inserido no canteiro central de largas avenidas existentes a serem implantadas ou adequações viárias a serem realizadas e calçamento em atendimento a lei municipal de calçadas verdes de cada lado do canteiro central, as calçadas verdes são calçamentos de 3 metros de largura dos quais os 70cm próximos a via de tráfego serão utilizados para implementar vegetação e arborização nativa e para permeabilidade do solo, o impacto visual decorrente das vias elevadas será minorado por meio de densa arborização e vegetação sobre percurso do traçado bem como pela implantação em canteiro central de viário existente, ou a ser implantado condição de quase totalidade de percurso traçado. Essa foi a pergunta de número 28 como eu disse são 89 faltam apenas 61.

Coordenadora Helena Magozo: Eu vou propor o seguinte, vocês têm o telefone onde nós funcionamos, no DPP, na SVMA, que é o telefone: 3396-3315, nós vamos disponibilizar no portal a cópia eletrônica de todas as respostas do Metrô, então é uma forma complementar das pessoas terem as respostas. Vamos disponibilizar, eu só peço um tempo para ver como a gente vai fazer isso, mas o nosso telefone está às ordens para quem quiser alguma informação. Nós vamos agora para a manifestação das entidades, nós temos 25 entidades inscritas, mas na verdade não são 25 porque algumas entidades elas se inscreveram mais de uma vez, então eu pediria a colaboração da entidade, nós não vamos restringir manifestação nenhuma, mas eu pediria a organização das entidades para concentrar a fala sobre risco das pessoas ficarem desgastadas e mais para o fim ,a audiência ficar esvaziada e não podermos aproveitar melhor,esse momento, mas enfim há 25 inscrições, mas há menos entidades, porque há entidades inscritas mais de uma vez e na parte dos cidadãos, não representantes das entidades nós temos 15 inscrições, então nós vamos começar fazendo blocos para resposta do empreendedor e do responsável pelo Estudo de Impacto Ambiental, e eu queria também informar a presença do Subprefeito da região que é o senhor Roberto Tamura que está aqui entre nós na platéia, então nós vamos começar com a senhora Rosa Richter, o tempo para cada um é de 5 minutos.

Rosa Richter: Boa noite a todos. Cumprimento a mesa, ao Secretário Eduardo Jorge, Helena Magozo, eu trago aqui um material que eu gostaria de deixar protocolado com vocês, e vou seguir minha apresentação, Epaminondas gostaria só de fazer uma ressalva, quando você citou que durante a sua apresentação que no mundo afora desde de 1800 e pouco existe o monotrilho, se fosse tão bom assim nossos políticos e administradores eles deveriam ter feito isso a 150 anos atrás, não esperar toda a cidade estar montada e fazer com essa degradação toda que vai vir. Tomamos o conhecimento de uma ação civil pública contra a instalação de um monotrilho no Morumbi, na qual tanto o Ministério Público Estadual e o Federal emitiram pareceres recomendando a suspensão da concorrência do referido monotrilho do Morumbi, sobre o fundamento da inexistência de projeto básico para referida obra, violando dessa forma os art. 6 e 7 da lei de licitações, nas demais ambos Ministérios Públicos acrescentaram que a continuidade do processo licitatório nos moldes propostos pelo Metrô, torna extremamente temerária a continuidade do processo licitatório, não obstante as referidas recomendações do Ministério



Público o Metrô de forma temerária deu continuidade ao processo licitatório, com a abertura dos envelopes com os preços para a realização da obra, conforme noticiado na imprensa, se não bastasse isso, realiza hoje audiência pública de forma surpreendente, após abertura de envelopes como acima mencionado, a audiência pública deveria preceder a continuidade do processo licitatório, no presente caso se faz exatamente o contrário do que deveria ser feito, ou seja, torna o processo licitatório um fato consumado antes de se ouvir as partes interessadas, o que contraria frontalmente a lei, ainda mais é agendada uma audiência pública no dia 17 de dezembro as 18 horas onde a grande maioria das pessoas se encontram em festividades de final de ano com o claro propósito de esvaziar a referida audiência, tudo isso mostra equivocadamente o procedimento do Metrô de ignorar pura e simplesmente a recomendação de suspender o processo licitatório em toda em suas fases, e que além de ser ilegal contraria frontalmente o interesse público e os moradores do Morumbi por mim representados, além disso quero constar aqui várias representações junto a Promotoria de Justiça de Habitação e Urbanismos de São Paulo, demonstrando que a instalação do monotrilho tem como resultado a degradação ambiental do Morumbi, gerando poluição urbana, vale dizer impactos irreparáveis a paisagem urbana, cumpri salientar ainda que além da degradação ambiental existem problemas de segurança do mau fadado monotrilho, problemas de trânsito antes e depois da obra, passagem pelo cemitério do Morumbi violando túmulos, e sem falar de problemas sonoros que perturbarão os moradores da região, poluição por todos os lados, quando a luta por um planeta melhor e mais preservado mentalmente, devo ainda ressaltar que o estádio do Morumbi já foi descartado pela FIFA como arena da próxima copa do mundo, demonstrando a inutilidade da obra, os moradores do Morumbi representados pelos moradores acima não podem aceitar que se coloque goela abaixo a construção do aludido monotrilho que vai descaracterizar completamente o bairro, surpreende ainda que vem com a construção desse monotrilho aéreo, altamente poluidor em todos os sentidos, quando existe um projeto de demolição do minhocão, que representa o monstrengo na cidade de São Paulo, por fim é importante deixar claro que os moradores do Morumbi não são contra a construção de um transporte público de massa, ou seja, o Metrô que não descaracteriza ou degradaria ambientalmente o nosso bairro, o Metrô subterrâneo.

Ricardo Galassi: Boa noite meu nome é Ricardo Galassi do Movimento Cidade Cidadão e nós apoiamos a Savia nessa questão, eu gostaria apenas de relacionar para vocês, passar a cronologia dos fatos, uma vez que a gente trabalha nessa questão há mais de dois anos levantando informações de gastos públicos em função da copa do mundo de 2014, vamos fixar bem nas datas acho que é bem importante, no dia 25-05-2007 todos os desenhos relacionados ao projeto do arquiteto Rui Ohtake tem essa data, projeto que foi encomendado pelo São Paulo futebol clube, para a construção de um estacionamento na praça Roberto Gomes Pedrosa, e para construção de um elevador que se restringiria a ligar esse estacionamento da Roberto Gomes Pedrosa até a linha 4 amarela estação São Paulo Morumbi, certamente o eminente arquiteto Rui Ohtake não sabia dos planos do Metrô em fazer um monotrilho, esse é o projeto dele, a data lá em baixo 25-05-2007, e aqui tem uma vista de satélite o que seria o projeto do Rui Ohtake, aquele cinza lá é a ocupação da praça, aquela que vai implica em desapropriações para construir um estacionamento de um clube de futebol de 1600 vagas, para quem está ruim de enxergar vamos lá 25-05-2007, é a legenda do desenho anterior, dia 25-02-2010, o Metrô responde um



ofício PJURB 277 de 2010 do Ministério Público para a Dra. Maria Amélia Nadir Pereira, e eles falam o seguinte na resposta, o projeto original da linha 17 previa a ligação da estação São Judas Linha azul com a futura estação Águas Espraiadas linha 5 lilás, passando pelo Aeroporto de Congonhas, em 2007 considerando os dados da pesquisa origem-destino OD 2007, vejam bem em 2007, os estudos foram complementados e indicaram a possibilidade de extensão até a linha 4 amarela da estação São Paulo Morumbi passando também pela linha 9 esmeralda CPTM na estação Morumbi CPTM, o que ocorre é o seguinte, a pesquisa origem-destino, onde obtivemos o próprio documento como fonte de consulta, síntese das próprias informações, da própria Companhia do Metropolitano, expedido em dezembro de 2008 fala o seguinte, para os trabalhos de campo foram mobilizados cerca de 370 pesquisadores no período de agosto a novembro de 2007 e com complemento no período no mês de fevereiro a abril de 2008, e o documento foi emitido em dezembro de 2008, esse documento esta no site do Metrô, no dia 11-04-2010 aí eu me permito fazer uma homenagem ao Eng. Epaminondas Duarte da Companhia do Metropolitano, nós tivemos no seminário promovido pela ONG OCDC, que é um grupo, é uma ONG que atua na Vila Sonia no Butantã, e lá naquela oportunidade nós questionamos o Eng. Epaminondas Duarte que representava o Metrô, e o senhor naquele dia estava com pressa não é engenheiro? O senhor declarou que o trecho 3 da linha 17 era uma solicitação do comitê paulista para copa de 2014, além da solicitação da Prefeitura para atender a questão de urbanização de Paraisópolis que a gente compreende bem a necessidade e o problema crônico que eles têm de transporte na área, o comitê paulista na época foi presidido pelo senhor Caio Carvalho, da SPTURIS, e era composto por diversos dirigentes do clube de futebol, entre eles o assessor da presidência do clube que acumula o cargo de secretário adjunto da STM, inclusive foi ele que assinou o convênio com a Prefeitura, o Estado, e etc., acho que o engenheiro Portela não compareceu ao trabalho nesse dia, dia 01-06-2010 estivemos com o engenheiro Portela no edifício da Rua Augusta, lá do Metrô, apenas para confirmar as informações e ele me disse que de fato o escopo do projeto original, da linha 17 era aquele que mencionei anteriormente, e por coincidência na sala de reunião do mesmo andar 10 andar da Rua Augusta, o mapa da expansão São Paulo mostrava a linha 17 terminando na estação Águas Espraiadas na linha 5 lilás conforme projeto original, e confirmo também como colocamos que tínhamos ouvido do Engenheiro Epaminondas quer a extensão do trecho 3 era pra copa do mundo, ele confirmo pra gente que o Engenheiro Epaminondas tinha falado exatamente a verdade, no dia 16-06 houve a notícia da exclusão do estádio do Morumbi da Copa de 2014 que foi publicado no site da CBF, dia 18-16 o Governador Goldman, divulga mudanças de prioridades nos investimentos do Metrô, reportagem de Evandro Espineli do jornal Folha de São Paulo, onde ele a grosso modo diz o seguinte, Metrô muda após veto a Morumbi, previsto para 2013 trecho deixar de ser prioritário com a exclusão do estádio da copa de 2014, investimento deve se concentrar agora em linhas que deverão passar em bairros de Pirituba e Pompéia, que é a linha 6 laranja que está em projeto, vou falar apenas os tópicos principais, antes prioritária linha ouro que vai ligar o aeroporto de Congonhas ao estádio do Morumbi passará por Paraisópolis uma das regiões mais carentes da capital terá novo cronograma, o governador Alberto Goldman confirmou ontem que a extensão da linha ouro do monotrilho até o Morumbi continua nos planos mais deixa de ser prioridade com a exclusão do estádio da copa, isso foi no dia 18 de junho 2 dias depois da desclassificação do estádio da copa, o que deixa de ser prioridade diz Goldman é apenas o trecho que vai passar por Paraisópolis, e pelo Morumbi,



justamente o mais próximo do estádio cerca de 500 metros, no dia 21-06 três dias depois a Associação de Moradores de Paraisópolis emiti uma carta aberta para o governador obviamente que há 30 anos eles pedem Metrô, são os vários tópicos aqui que vou pular, no dia 25-06 uma semana depois que ele falou que ia mudar a prioridade dos investimentos, ele promulga a lei 14163, e no ponto principal ali que é o item 2 em negrito, Linha 17 Ouro ele libera a contratação de financiamentos internacionais inclusive BNDS, Caixa Econômica Federal, totalizando 1.3 bilhão de reais, esse projeto vale 3.2 bilhões de reais, só o trecho 3 que ia ser feito por causa da copa do mundo ele vale mais ou menos 1.5 bilhões de reais, e esse 1.3 bilhões de reais tem 2 fontes praticamente a Caixa Econômica Federal com 1.08 bilhões e 250 milhões do BNDS, que seria das obras do entorno mais passaram a fazer parte desse montante divulgado na lei 14163, no dia 30-09, todo mundo correndo, eu nunca vi uma obra correr tanto quanto essa daqui, lançamento do edital da linha 17 no Céu Paraisópolis, com a presença de autoridades em campanha eleitoral, tivemos PT, PSDB, e DEM no mesmo palanque e no mesmo dia, Lula, Aloísio Mercadante, Serra, o Kassab, e sei lá mais quem, vamos lá, dirigentes do clube de futebol e membros do comitê da copa, além de membros da torcida organizada do clube, o que eles estavam fazendo lá, afinal de contas está respondido aqui nesse questionário que o clube tinha interesses particulares e privados nesse projeto e as próprias respostas dizem que não, vamos ver se não tem mesmo, o irmão do Prefeito que é diretor de Planejamento do Metrô, e o advogado do São Paulo que faziam parte do comitê da copa mais a torcida, Prefeito comemorando lá a linha 17, reportagem do jornal O Lance, o São Paulo futebol clube pede pela revitalização da praça dia 20-10, olha lá festa em Cotia, Prefeito de São Paulo em Cotia, fazendo o que eu não sei, apelo pela revitalização da praça enfrente a estádio, aí tem um texto que eu aumentei, a visita do Prefeito Gilberto Kassab à Cotia ou seja fora da área de jurisdição dele, teve um motivo principal, o São Paulo preparou um documento assinado por jogadores e comissão técnica, é de fazer rir isso aqui vocês me desculpem, pedindo a revitalização da praça que fica enfrente ao Morumbi, segundo o Juvenal o local foi desapropriado na década de 60 com o objetivo de ter um estacionamento e uma bela praça, porém hoje o local está praticamente abandonado, aquilo hoje não é praça, não é estacionamento não é nada, é uma coisa que se deteriora, eu espero que o poder público possa nos ajudar a ter lá o que deveria ter, o estacionamento para o clube de futebol. Cronologia dos fatos de novo, 21-11 blog do jornalista Ricardo Perrone, leia os principais trechos do blog com Juvenal Juvêncio presidente do São Paulo, está aqui o endereço do blog, declaração do presidente do São Paulo, o mais importante era conseguir as obras de mobilidade urbana envolta do estádio, ajustar 3 níveis de governo foi sangue suor e lágrimas, mas conseguimos, a concorrência para obra esta na rua, e é a carta de alforria do Morumbi, eu gostaria que o Ministério Público interpelasse essa pessoa para dizer o que significa essa bobagem que ele disse aí, você esta na zona mais cara do Brasil, num ponto fechado estrangulado que tem congestionamento a qualquer hora do dia, agora do VLT o cara vai poder chegar do Ceará, no aeroporto e ir para um show, que é o que eles querem alavancar o orçamento do clube com shows, sem congestionamento, seria bom ter o Morumbi na copa ver os alemães perguntando de quem é esse estádio, é uma empáfia só isso, mais o que interessava mesmo era a mobilidade, é o último item dia 03-12 realização da concorrência pública internacional da linha 17 obtenção, a liminar parcial susta a adjudicação do certame e assinatura do contrato, o assunto já esta sobre investigação do Ministério Público, onde ocorrem os (inaldível) 497 e 1155, obrigado.



Marcia Muniz: Boa noite eu sou a Marcia, moradora do Morumbi, primeiramente eu gostaria de mais uma vez lamentar e como fiz na última audiência pública a minha impugnação a validade desse evento, o projeto aqui apresentado hoje novamente não contempla a integralidade do projeto submetido pelo Metrô a Secretaria do Verde, o Metrô foi omissivo e passou a largo em obras que estão especificadas no EIA-RIMA principalmente no item 5.4 página 13, de forma que uma audiência pública, que a lei exige e no mínimo de 2 eventos não é para cumprir protocolo, é para apresentar para sociedade o projeto como ele é, para que a sociedade conheça e possa votar todo o projeto, do começo ao fim e saiba aonde seu dinheiro, o dinheiro público está sendo integrado, no entanto por conveniência e por coincidência, a parte do projeto omitida é a parte do projeto tanto solicitadas pelo São Paulo Futebol Clube, como disse o Juvenal Juvêncio o São Paulo já ganhou a sua copa, e nos estamos pagando por isso, então desta forma lamentações desse nível e políticas a parte não pode a Secretaria do Verde e que muito esforço tem, que eu só tenho o que elogiar a Helena, que expressamente solicitou ao Metrô para hoje confirmar se essas obras complementares seriam realizadas ou não, e Metrô mais uma vez quedou-se, por tanto eu peço novamente conste o protesto de nulidade desta audiência, não foi atendido até hoje o quesito de 2 audiências públicas para a apresentação dos projetos, também não foi falado sobre as desapropriações, por que? Porque as desapropriações dependem do São Paulo Futebol Clube, então eu acho uma vergonha a sociedade ter que passar por uma situação tão constrangedora, ter que deixar sua casa ou seu trabalho que seja para cumprir um protocolo fazer um papel de palhaço, porque se aqui não estivéssemos a audiência teria sido tido como válida, quando na verdade o que foi apresentado aqui, desculpa Sr. Epaminondas, nada pessoal com o senhor, mas foi propaganda, não projeto, as imagens mostradas e isso eu aprendi na vida, e vou contar rapidamente, foi um fato que eu sempre uso, que quando eu disse ao meu médico um clínico geral que eu estava tomando um remédio para regime, mas que ele não se preocupasse porque era um remédio natural, e ele disse: Marcia, natural também é a morte é não é boa, então tudo depende da forma que você fala, então disser que esse projeto é tão bonito e mostrar inserções dele em áreas comerciais é uma coisa, eu não vi nenhuma imagem da inserção do monotrilho em áreas residenciais, que é o que vai acontecer, então quando você passou aí uma imagem da Av. Jorge João Saad não foi passado um prédio a 15 metros, é um condomínio que ficaria a 15 metros do monotrilho, então eu acho que a gente tem que conhecer o projeto como um todo, e não é isso que tem acontecido nas audiências e da mesma forma também não foi abordado, e ai está tudo muito bonito, novo, pintado e quando diz o Metrô atrai, tem uma atratividade boa, sim, mas o Metrô traz também pichações, camelô, e nada disso está sendo falado, e para terminar, como meu tempo está esgotando, e hoje como eu vejo uma presença maior de moradores de Paraisópolis o que eu gostaria de disser para vocês, uma comunidade pela qual eu tenho grande respeito e admiração pela organização de vocês é que monotrilho não é Metrô, e quando foi perguntado ao Metrô, você Metrô disse que se tiver monotrilho, não tem Metrô, ele não disse e nem poderia dizer que é tecnicamente impossível, que se nós aceitarmos o monotrilho, Metrô nunca mais, então como moradora do Morumbi vizinha de vocês eu tenho a dizer é que nós estamos com vocês, queremos um transporte de massa de qualidade e subterrâneo, obrigado.



Carmem Silvia: Boa noite a todos. Eu me chamo Carmem Silvia, eu faço parte da Associação Jardim Morumbi Sávia a qual graças a Deus contratamos o escritório Tajal e vencemos e bloqueamos a abertura dos envelopes. Um projeto falso, mentiroso, eu peço que vocês leiam os cartazes, porque Metrô subterrâneo é transporte para uma cidade, uma megametrópole como São Paulo, é o que Paraisópolis, Morumbi Cidade de São Paulo merece e não "enganotrilho", a 15 metros de altitude, que, se quebra como a gente vai fazer para ser resgatado a 15 metros de altitude? Você queria estar com seu filhinho pequeno lá dentro, num sol escaldante a 15 metros de altitude, nem pensar eu não, a forma bem como disse a Marcia, a Dra. Marcia nossa amiga e companheira que tanto luta por essa causa a favor de transporte de bem estar para nossa comunidade simplesmente minha gente, por onde ele passa, ele destrói, é uma destruição é uma devastação, árvores maravilhosas centenárias, como que o Metrô vai colocar 100 anos na mesma hora no lugar, 200 anos quantos anos vocês imaginam que tem uma árvore que oferece o oxigênio e limpa a poluição da cidade? A Alfredo Aschar é uma rua maravilhosa, extremamente arborizada com árvores centenárias, pica pau, passarinhos de manhã, coisas que em outros bairros já foram perdidos, isso o Metrô não vai colocar de volta, o que mais me espanta é tanta mentira e nenhuma pergunta respondida, eles colocam coisas lindas e não dizem a vocês que no mundo inteirinho esse projeto foi totalmente rechaçado, isto é todos que começaram ,pararam, porque o monotrilho atrai sujeira devastação e destruição, agora Metrô subterrâneo com conforto e rapidez, tudo bem nós somos totalmente a favor e nós não aceitamos tantas mentiras, e o nosso dinheiro público mal gasto, muito obrigado.

Fernanda Ramirez: Boa noite meu nome é Fernanda Ramirez, sou moradora do Morumbi, eu estou inscrita como moradora mais como eu vou ocupar o espaço dela eu depois não preciso falar, eu li o edital e li o relatório de impacto ambiental existem vários pontos que um bate com o outro, eu acho que não precisam citar aqui alguns provavelmente nessas 88 perguntas devem estar presentes, mais eu queria deixar 2 questões, primeiro eu queria uma resposta muito clara por que no EIA-RIMA aparece de uma forma muito contundente a necessidade de 50 metros de vias para onde a gente vai ter o monotrilho, que de uma maneira muito bem escrita, para mitigar esse impacto visual e ambiental a gente precisa deixar uma distância dessa linha, acontece que tem uma série de vias que por onde passa esse traçado, e por isso uma série de dúvidas sobre o projeto básico apresentado, e não tem 50 metros, e também não estão listados as desapropriações necessárias para que esses 50 metros sejam garantidos, e esse parque linear que toda hora se fala, seja implantado, esse projeto desse parque linear seria legal, seria ótimo que se tivesse uma melhoria de qualidade ambiental para cidade, só que não é o que está acontecendo, a gente não tem idéia, por exemplo, a Senador Otavio Mangabeira a desapropriação de um lado, e o outro lado acontece o que? De certa maneira todas as áreas lindeiras que não estão sendo desapropriados, a minha rua é a Alfredo Aschar, o lado que não está sendo desapropriado está tão inseguro quanto o lado que vai ser desapropriado, então assim, a gente precisa de informação mais detalhada sobre o assunto, então a gente precisa saber, primeiro: quais são as desapropriações, e é claro que isso não tem porque não existe um projeto, o projeto vai ser entregue por quem vencer a concorrência, se houver a concorrência, existe somente uma sugestão de traçado dado pelo Metrô, e uma outra é saber se a obra do estádio que não consta no edital do Metrô, a obra do estacionamento de recuperação da praça,



aliás que no edital do Metrô está muito claro que quem tem que fazer toda infra-estrutura urbana e viária é a Prefeitura, e que esse é um ponto que o relatório ambiental diverge muito porque uma das ações mitigatórias que está no relatório é criar essa unidade, infelizmente a gente apesar da situação da região da rua ser uma entidade é única, a gente tem uma divisão entre a prefeitura entre poderes, mais a verdade a gente vive num lugar, o lugar é único, e quando você pega o relatório pede e o que o Metrô pediu no edital tem muitas aberturas para muita coisa acontecer fora do controle que até agora foi apresentado e justificado, eu acho muito temerário esse processo continuar, eu gostaria muito de saber se essa estação que vai ter do lado do estádio com uma demanda baixíssima de uso, a estação da Flávio Américo Morano uma demanda baixíssima de uso, essas demandas estão no próprio edital do Metrô, eu não estou inventando nada, e como vai ser esse final de percurso em frente a Francisco Morato, isso está muito mal planejado, abre a possibilidade de ações muito maiores, inclusive se a gente respeitar esses 50 metros, eu acho que se deve respeitar esses 50 metros, isso está muito bem escrito e isso seria ótimo excelente que a gente tivesse porque no relatório isso está muito bem explicito, a quantidade de desapropriações ia ser muito maior do que está colocado até agora, então eu acho que deveria ter um traçado e fazer um julgamento muito mais responsável, a gente está tratando da vida das pessoas, e da vida da cidade também, não estou aqui sobre a solução de monotrilho, porque isso já foi questionado por muitas pessoas, eu estou questionando sobre a qualidade ambiental, e a qualidade de vida das pessoas.

Epaminondas Duarte: Primeiro respondendo a Rosa. A Rosa esteve no Metrô, conversamos durante muito tempo, e a Rosa nos disse uma série de coisas importantes que levamos em consideração, só que no dia seguinte tinha declarações da Rosa no Estado de São Paulo frontalmente daquilo do que a gente tinha conversado combinado, não combinado mais que a gente tinha falado e que você tinha exposto ao Metrô, mas, o Metrô continua disposto, você pode ir lá, nós vamos receber todo mundo esse não é o problema, quer dizer voltar 150 anos Rosa como você disse, isso é uma coisa que todo mundo diz São Paulo cresceu sem planejamento, São Paulo, apesar que nós tivemos excelentes prefeitos que tentaram certo, então o que nos estamos falando não é um negócio atrás, não é, eu não sou morador de São Paulo e amo São Paulo muito mais que pessoas que vejo pixando a cidade de São Paulo, e eu sei que São Paulo tem tentado nos últimos anos um planejamento urbano muito efetivo, independente de quem é o prefeito de quem é a política, só que infelizmente a gente tem um atraso, e coloca a culpa de uma ou outra coisa eu acho assim que não é conveniente nesse momento. Com relação a licitação, o Metrô está nesse momento com relação a linha 17 com 2 pendências com o Ministério Público a principal da liminar que dizia o seguinte: O Metrô não deve assinar o contrato da obra linha 5 não dizia para o Metrô não fazer a licitação, jamais o Metrô, se tivesse dito se a liminar é o seguinte está travada a licitação, nem essa assembléia teria sido feita, nem essa audiência, o Metrô jamais passaria por cima, então ao dar prosseguimento ao processo licitatório certo o Metrô seguiu aquilo que foi consultado com escritórios com departamento jurídico, e está bem claro lá o seguinte que se daqui a um mês, dois meses tivesse sido escolhido a empresa e não tiver sido cassada a liminar o Metrô não vai assinar, se a liminar tiver em vigor o Metrô vai aguardar, só para informação o Metrô já está explicando, respondendo realmente o que aconteceu, e eu vou emendar com a segunda MP, porque essa sim questiona e não proíbe o Metrô de nada, faz uma série de



recomendações dizendo olha não continue com o processo licitatório, recomenda-se que não se faça o monotrilho, mais eu não lembro tudo mais com o relação ao processo licitatório recomendações a segunda, bom as duas o Metrô está respondendo, ele já esteve nós já mandamos a equipe técnica juntamente com advogados, com promotor tem que ter advogado junto, explico o tal embrolho projeto básico, gente é inimaginável alguém dizer que o Metrô vai fazer uma licitação e deixar na mão de quem vai vender o projeto para ele, que faça qualquer coisa, o Metrô é uma empresa muito séria, sabe tentam desqualificar mais não é esse o caminho, o Metrô faz orçamento, a linha 5 o Metrô já 2 vezes cancelo a licitação, porque por exemplo, os valores que as empresas entraram estavam acima daquilo que o Metrô tinha estimado, isso mesmo aconteceu com o monotrilho na zona leste que liga a Vila Prudente, a primeira licitação da zona leste todas as empresas colocaram 50, 60 % acima do valor, e o Metrô cancelou a licitação independente do Ministério Público, independente de justiça, nesse caso o Metrô, porque o Metrô deu um negócio chamado diretrizes básicas e não projeto básico, existem no mercado mundial cerca de 6 fornecedores de trem de material de rodante de trens, cada trem tem uma dimensão, não são todos iguais, não são todos, no caso do Metrô convencional existe o seguinte a bitola ou seja a distância entre os dois trilhos é 1m 435mm todos os Metrôs seguem 1.435, no caso do monotrilho não, então como é que o Metrô fez para resolver esse problema, ele pegou, fez uma chamada envoltória, ele fez a estimativa pelo maior valor, ele criou um monotrilho fantasma, um Frankstein um pedaço para montar o custo do monotrilho um pedaço da Hitashi, aquela que a Hitashi era a pior, eu vou citar os nomes porque um pedaço da Bombardier, então a Bombardier diz o seguinte a minha viga mede, as vigas em geral mede, as vigas é onde vai passar ele vai abraçar, desculpe é muito técnico mais eu vou ter que falar para entender esse negócio aí, geralmente entre 070 entre 1m e 80 eu não sei direitinho o valor, mais se precisar eu tenho gente que sabe isso daí, só que tem, para cálculo de viga não é padrão, o que o Metrô fez para poder fazer o cálculo, ele pegou as piores condições para poder ele Metrô estimar o valor da obra certo para botar na licitação, esse é o meu orçamento, aí alguém diz o seguinte, se você usou as piores condições você está não pagando, vamos supor o menorzinho ganhe, você não está pagando? Não, por isso que é concorrência, e a concorrência é o menor preço, ganha quem tiver o menor preço, então, o que o Metrô fez, para cada uma das vigas, para cada um dos trens, olha eu digo o seguinte, eu estou com todo respeito, acho que nos temos a mesma idade mesmo nível, e está sendo gravado, pode ter conseqüências, eu acho que ofensa pessoal, eu não sou o dono do Metrô, eu sou só funcionário do Metrô há 36 anos, então as ofensas pessoais não vão me atingir, eu acho o seguinte calma, calma, sabe isso só faz mal para o coração da gente e nós não estamos em idade de ficar tão nervoso, deixa eu continuar e eu vou responder, eu vou responder, não adianta falar, com relação a isso então se fez a licitação, a licitação não esta proibida, o Metrô vai continuar até chegar, ou caça a liminar, ou realmente... Com relação a passagem do cemitério que a Rosa disse, a área que o Metrô vai passar é uma área que não pode ter edificação, que não pode ser utilizada por outro meio, porque tem um córrego canalizado, e ele terá todo tratamento paisagístico do Metrô. Minhocão gente, compara, eu acabei de mostrar, ele é vazado, o minhocão é um tabuleiro fechado onde passam carros, onde tem poluição, onde vai passar próximo aos prédios. Não é o caso de comparar, transporte público de massa, é sim transporte público de massas, sinto muito, o monotrilho é. Estacionamento da praça, o Metrô não tem nada a ver com estacionamento da praça e este é um projeto da Prefeitura, e o Metrô vai



passar lá independente de ter ou não estacionamento na praça. Não é um projeto do Metrô, o Metrô não defende, não é contra, não é a favor ao estacionamento. Bom as referências ao São Paulo acho que devem ser dirigidas ao São Paulo, ao Juvenal Juvêncio. Desapropriações **(intervenção do Presidente: por favor, nos temos que respeitar, aqui uma pessoa fala, depois ele tem a voz dele, a senhora pode não gostar, não concordar, mas é a opinião dele, então vamos levar nesse ritmo por favor, vamos ter respeito mútuo entre vocês e eles, não é obrigado a concordar, mas vamos ouvir, a sua hora de falar, e eu peço ao senhor que também que não faça um debate)**, então com relação as desapropriações, como o monotrilho passa principalmente e não totalmente, em área que a Prefeitura já tem empreendimento, grande parte das desapropriações já são feitas pela Prefeitura, o que o Metrô vai precisar é onde tem estação, onde tem o pátio, pátio não a subestação, vai desapropriar, mas não para estação, mas para os acessos, e para uma sala técnica, as desapropriações são estritamente as necessárias. Com relação às pichações, pichação existe na cidade inteira, e o Metrô tem equipe própria para cuidar de pichação, não existe estação de Metrô pichada, não existe camelô na porta de estação, camelô é um problema social e deve ser resolvido de outra maneira, o Metrô transporta gente. Com relação se o Metrô quebrar a 15 metros, o Metrô, a coisa que o Metrô mais preza é a segurança do usuário, se não existir usuário não existe Metrô então o que ele mais preza, ele tem todo um plano de evacuação de segurança, o trem só para na estação, existem casos em que eu posso encostar o trem ao lado do outro, eu posso ser rebocado por um trem, eu posso inclusive fazer a evacuação das pessoas por uma passarela que vai existir que eu mostrei na minha apresentação, em relação do medo, quem viveu os primórdios do Metrô sabe, do medo que as pessoas tinham de utilizar o Metrô porque ele passa debaixo do centro de São Paulo, passa debaixo dos prédios, só que hoje vendo as qualidades do Metrô, certo isso já não existe, talvez eu concorde com a senhora que a princípio uma ou outra pessoa diga, eu tenho medo, mais vendo que ele rápido, ele funciona, ele é serio, duvido, não vai ter esse problema. Bom eu já falei estacionamento da praça, ele não é Metrô, pelo que eu sei, pelo que o Metrô sabe não deve ter esse estacionamento, agora uma coisa importante, o Metrô vai procurar em todas estações, ter lugar para guardar bicicleta, e se houver espaço, também espaço para estacionamento de carro, o Metrô não vai desapropriar nada para fazer estacionamento de carro, o Metrô tem 11 estacionamentos do E-Fácil, nenhum deles que foi utilizado, foi feita a desapropriação de qualquer que seja o imóvel ou o terreno, para implantação, o Metrô acha o seguinte que vai ter a possibilidade das pessoas deixarem seus carros ao lado da estação de Metrô.

Walter Faria: Então apenas complementando o que o Engenheiro Epaminondas disse, e me restringindo mais as questões ambientais, vou tentar detalhar ainda mais os questionamentos da senhora Marcia, com relação as obras complementares que foram abordadas no EIA-RIMA, e a senhora argumenta que no projeto não está sendo observado, na verdade existe um convênio, um documento oficial que deve ser de conhecimento de todos os senhores, firmado entre o Estado de São Paulo por várias secretarias, a Prefeitura Municipal, e o Metrô, a linha 17 está contemplada nesse contexto como um todo, essa é a questão, para efeito de licenciamento ambiental, nós estamos tratando exclusivamente da linha 17, até porque é meu entendimento que essas outras obras, se pertinentes, terão que ter seus licenciamentos ambientais específicos,



esse é o entendimento que a equipe técnica do EIA-RIMA estamos tendo, nós, só um minutinho, deixa eu terminar. **(intervenção do Presidente, dirigindo-se ao Sr. Walter Faria e a uma pessoa da platéia: eu já falei aqui, precisamos ter um pacto entre nós, uma pessoa se inscreve, fala, diz o que quiser, dá a opinião dela, os senhores não podem, durante a resposta do Metrô, voltar a palavra à platéia. Por favor, a senhora não tem a palavra, existe uma regra, senhora, não insista, pois assim eu sou obrigado a suspender, então eu vou repetir, vou repetir, é preciso que haja respeito mútuo, a pessoa se inscreve fala, faz as críticas, e vocês respondem, agora eu já orientei o senhor e agora oriento também a senhora, não pode haver um debate, na fase de respostas, se não, não tem como prosseguir, nós temos mais de 20 pessoas inscritas, por favor, vamos ter o mínimo de diálogo entre nós.)** Senhora Marcia, então, complementando por favor, são duas coisas que eu quero explicar, o convênio existe e é conhecimento da senhora, são obras distintas e são executadas por instituições diferentes, essas obras foram contempladas sim e a senhora tem toda razão no EIA-RIMA, obrigatoriamente eu iniciei a apresentação dizendo os aspectos metodológicos, e os aspectos legais que o EIA-RIMA tem que cumprir, um deles é tratar dos empreendimentos co-localizados, e essas obras complementares para efeito de EIA-RIMA assim tem que ser tratadas, por que? Quando se abre uma Perimetral cria-se impacto numa mesma região que uma outra obra está sendo realizada a linha 17, da mesma forma quando se executa a canalização do Córrego Antonico, gera-se impacto, no mesmo contexto da linha 17, da mesma forma quando se projeta a implantação da Praça do Morumbi, cria-se impacto junto com a linha 17, para efeito de EIA-RIMA os impactos ambientais decorrentes tem que ser tratados na mesma sinergia, a senhora tem toda razão em dizer que isso foi abordado no EIA, foi sim dentro desse contexto, dessa lógica que eu expliquei para senhora, para efeito de licenciamento ambiental o EIA-RIMA está se referindo da linha 17, para tratamento de potenciais impactos tem que ter essa sinergia, da mesma forma que a linha 17, inserisse na Operação Urbana Águas Espriadas, mesmo em cronologia totalmente diferente, mais essa co-localização e essa sinergia na análise dos impactos é obrigatório é esse o entendimento técnico da equipe do EIA, não há absolutamente omissão.

Carolina Renda: Sou Ana Carolina residente do bairro do Morumbi, sou síndica do meu condomínio, sou interessada em um Metrô de verdade, ou seja, um Metrô subterrâneo, assim como todas as grandes cidades do mundo merecem ter, São Paulo também merece ter, o que tenho a dizer não são perguntas, pois, todas que fiz e todos nós fizemos em outras audiências, uma que não foi considerada que foi na Câmara, não foram respondidas, não houve transparência, não houve objetividade, por isso não vou perder meus preciosos minutos para perguntar algo que não foi respondido, vou usar meu tempo para construir provas, isso aqui está sendo gravado, isso aqui tem que estar sendo usado como prova, porque na hora que a meleca se for feita, nos vamos ter prova que foi a maior desgraça que a cidade de São Paulo poderia ter tido, vou usar meu tempo para construir prova contra esse novo Minhocão, infelizmente quando o interesse particular fala mais alto, é possível confundir a mídia, comprar os menos instruídos, para vender com facilidade uma idéia supostamente coletiva, de que querem trazer o transporte, o tão sonhado transporte para o bairro do Morumbi, isso é possível passar por cima de qualquer direito constitucional, mesmo que esse direito seja sagrado, mudam-se as leis, criam-se possibilidades



para recebimento de verba da Caixa Econômica Federal pela Prefeitura, pelo Estado, pelo BNDS, aonde mais for necessário para a baixaria do monotrilho acontecer, se as pessoas pudessem enxergar que o que está por trás desse monotrilho seria fácil e tão claro de se ver que eu mesmo não perderia um ano da minha vida por conta disso, pelo contrário, eu estaria muito feliz com o Metrô se ele fosse verdadeiro, e eu tive infelizmente nesse um ano a infelicidade de conhecer a fundo esse triste projeto, para ser prática eu fiz uma lista com 10 itens do “enganotrilho” show de horror, do ponto de vista técnico nossos engenheiros especializados em transportes foram claros em disser que o VLT, que estão propondo para gente que não é Metrô, é abominado no mundo inteiro, ninguém quer, mas querem colocar aqui para gente na cidade de São Paulo, o brasileiro compra, eles compram tudo, não tem problema, do ponto de vista econômico, o desperdício do dinheiro público é uma afronta a inteligência de cada uma das pessoas que estão aqui, dinheiro público para estacionamento de clube de futebol, dinheiro público para um monotrilho ao invés de fazer o Metrô que todos nós, toda cidade é beneficiada, do ponto de vista paisagístico esse show de horror não existe melhor expressão para esse tipo de Minhocão absurdo, é totalmente contraditório da lei da cidade limpa, com a demolição do Minhocão que vai acontecer, e agora querem construir esse gigantesco Minhocão, do ponto de vista da segurança a primeira passagem das pessoas apertadas para qualquer show no estádio, partida de futebol, o enganotrilho tombar em cima das casas que ainda existem a gente vai ter o show de horror acontecendo, no ponto de vista do futuro porque o Japão não quer mais, já teve mas não quer mais ter, porque ninguém quer mais, porque isso é coisa do século passado, Salvador não quis, Belo Horizonte também não quis, mais São Paulo vai ter que engolir isso por goela abaixo, do ponto de vista do São Paulo futebol Clube por que o interesse de um clube, eu sou são-paulina, mais por que o interesse de um clube pode sobrepor o interesse de toda a cidade de São Paulo por que? Do ponto de vista jurídico isso é uma tentativa, porque não é um projeto isso, falta um projeto básico, é a tentativa de um projeto que eu já vi na minha vida, mais ilegal, esquisito, que a cidade pode ter, do ponto de vista social nós temos aí muitas outras questões para serem resolvidas, é muito mais transporte para ser trazido de uma maneira de qualidade, do ponto de vista da Secretaria do Verde que a gente acredita que são as únicas pessoas em quem a gente pode ainda confiar nesse projeto todo, cobramos a tão sonhada posição, da não concessão dessa licença, da paralisação dessa obra que nunca foi desejada por cidadãos e na cidade São Paulo, por fim, nós queremos dizer aqui que um arquiteto fez algumas contribuições, eu não sou arquiteta mas diz assim, para linha ouro trechos objetos desse licenciamento não foram apresentados alternativas locais ou tecnológicas, ou seja outras opções de modais visando maior atendimento da população da região, sendo mencionado no EIA que a demanda futura para traçado proposto será baixa, justificando dessa forma a adoção de um modal de media capacidade, eu vou usar o tempo da Fernanda Ramirez para complementar as minhas últimas palavras, o desenho com o percurso da linha apresentado no EIA foi feito em escala insuficiente para melhor definição traçado da linha, ou seja, ate hoje a gente não sabe qual é o traçado efetivo, foi mencionado no EIA que a via deve ser segregada em qualquer uma das fases deverão ser previstos desvios de via pelo menos para quatro estações, os locais onde serão instalados esses aparelhos não foram definidos e os mesmos não foram detalhados em planta, não sendo feita a análise do impacto ambiental do viário no entorno e assim como não foram avaliadas as novas desapropriação que irão ocorrer.

(interferência da Coordenadora: Carolina seu tempo acabou e o tempo da Fernanda



foi substituído pela outra moradora, é o tempo destinado para cada pessoa) 4 palavrinhas nas audiências anteriores foi mencionado pelo senhor Ivan Picoli que o único pátio será sobre o piscinão existente na Águas Espraiadas logo em seguida ele entrou em contradição e se referindo a uma área de 41 mil metros quadrados, que será desocupada para a implantação do pátio de subestações, o senhor Picoli também informou que a área a ser desapropriada onde será instalada a estação Panambi será construído um viário para acesso a estação de forma independente, o referido viário não foi identificado em planta no EIA-RIMA, por fim falta o projeto base, não dá para falar e questionar isso tudo, ter audiência pública e debater aqui sem a gente ter esse projeto por isso eu protesto mais uma vez que essa audiência não tenha validade, e eu peço desculpa a mesa, mais a palavra é que audiência pública depois da abertura de envelopes, é uma sacanagem, e essa sobreposição que está sendo feita, é um absurdo, mais eu protesto aqui que a gente tenha um metro de qualidade na cidade de São Paulo.

Cristina Antunes: Boa noite a todos. Eu sou Cristina Antunes e represento a SAJAP. Eu queria fazer 3 considerações, uma para cada um dos representantes do poder público, eu sou assídua freqüentadora da audiência pública, acompanho todos os projetos que tem a ver com o interesse coletivo, e eu tenho que dizer Secretário, que eu nunca vi um projeto que tivesse tal nível de divergência, não só o tal como projeto original. Mas em relação aos interesses das comunidades afetadas, e nós entendemos que isso ocorre porque esse projeto de 18 km percorre 4 regiões que têm características muito diferenciadas, que tem populações, que têm demanda muito diferente, e que, portanto na ótica técnica não deveria adotar uma única tipologia, nós discutimos isso em um reunião com o Marcos Kassab, isso foi colocado como sendo uma proposta de discussão para gente como disse o próprio Secretário, aprimorar este projeto, uma vez que nenhuma das comunidades afetadas discorda de que nós precisamos sim ter um transporte de qualidade, o transporte de qualidade tem que satisfazer todas as comunidades o que já é um enorme desafio, o que não pode é degradar nenhuma delas, então eu começando por um dos comentários finais, com relação as propostas do Metrô de fato Epaminondas, as questões que foram respondidas, foram respondida de forma subjetivas, coisas dizendo como "vai ficar mais nobre, mais bonito, mais leve" isso é absolutamente subjetivo quando para o morador quanto para o cidadão que vai estar naquele sistema, faz a leitura completamente diferente disso, então os argumentos, nós temos esperança, temos expectativas que os argumentos sejam técnicos, não subjetivos, porque senão nunca vamos chegar a lugar nenhum com esse projeto, as respostas eu concordo com a Marcia nesse aspecto, a apresentação de hoje foi realmente uma apologia ao Metrô, acho que ninguém está discutindo a qualidade do Metrô como empresa, como transporte, apesar dos problemas recentes, todos nós temos a capacidade de compreender dificuldades momentâneas como se falou do problema de excesso de demanda, mas isso não quer dizer que a gente tenha que aceitar que porque é o Metrô que está fazendo esse projeto, está aceitável em todos os seus aspectos, na verdade o que a gente está sentindo, é que não levou em conta nada que foi proposto nas audiências passadas, nós não sentimos mudar uma vírgula nas propostas que foram postas, a gente sente toda vez que a resposta vem para desqualificar a proposta, e nós não estamos aqui só para perturbar o projeto do Metrô, estamos aqui para agregar, para colocar propostas, para discutir oportunidades de melhoria, quem sabe mudança de trajeto, quem sabe uma mescla de tipologias, quem sabe até para atender as possibilidades, fazer isso por trechos



realmente, então, agora precisamos ser ouvidos, com relação o que foi dito, um questionamento absolutamente pertinente, com relação ao que vai acontecer a Paraisópolis, você falou que nas áreas que a população for removida, essa população vai ser atendida por HIS, hora todos nós sabemos, a população de Paraisópolis, a população da Águas Espraiadas sabe, que HIS demanda anos de empenho que seja executado, e mais ninguém sabe aonde, então eu te pergunto isso eu estou colocando como pergunta mesmo Epaminondas, a HIS vai ser feita onde? Quem vai fazer? E quando vai fazer? Porque essa população que vai ser removida, que vai haver remoções também em Paraisópolis, para eles é muito mais, seria essa questão da remoção, do que as desapropriações da população de alta renda, então isso aqui é uma preocupação da Ciranda, não porque nós estamos dentro de Paraisópolis vivendo isso todo dia, mas todos nós sabemos o que acontece, eu sou arquiteta urbanista, trabalhei já junto com a Secretaria de Habitação, e eu sei a enorme dificuldade para a gente conseguir, seu Gerôncio estava aqui ele pode confirmar isso, com relação ao próprio EIA-RIMA para Walm eu queria colocar o seguinte, na verdade todas, eu vou me ater as 4 conclusões que você apresentou, na verdade todas essas conclusões que são aparentemente o fechamento da justificativas para aceitar esse projeto, seriam as mesmas com outra tipologia, porque você fala ligação perimetral intersetorial, o trem no solo ou no subsolo também faz isso, acessibilidade e mobilidade idem, redução de poluentes, acidentes e de tempo de viagem, qualquer transporte de massa do tipo sob trilhos dá esses mesmos benefícios, portanto isso não é um privilégio do monotrilho, isso é um privilegio é uma característica de um transporte sob trilhos eficaz, que atendam uma demanda determinada e que tanto faz se está pendurado, se está no solo ou se está debaixo da terra, a diferença é custo basicamente, com relação a esses quatro aspectos é custo, e aí Secretário eu volto a uma questão que eu com todo respeito eu preciso discordar da sua fala inicial, nas duas audiências anteriores ouvimos as mesmas coisas, estamos a disposição, estamos de portas abertas, para fazermos discussões técnicas. Na primeira audiência pública nós pedimos essa terceira pra atender essa região, fomos atendidos prontamente pelo Secretário, a audiência foi marcada para 18 de outubro, nós até sabemos porque, e foi marcada para hoje, uma data totalmente inconveniente, mais cá estamos, nas duas audiências nós tentamos agendar em seguida, primeira com o Ivan, depois o Ivan logo em seguida ele saiu de férias, o Lasarini ficou no lugar dele, e nós não conseguimos até hoje essa reunião, quando Marcos Kassab nos chamou nós até tivemos esperanças, bom quem sabe agora vamos sentar com técnicos, não, foi uma seção de apologia que nos consumiu 3 horas, o que eu quero colocar é isso, a pergunta final é a seguinte até essa data não recebemos as informações que precisávamos, então a pergunta é objetiva, quando é que vocês vão nos receber para discutir aspectos técnicos desse projeto, ou se nós não formos ser recebidos, nós estamos fazendo papel de meros figurantes nesta farsa que estamos vivendo aqui nessas audiências públicas em que a gente, efetivamente, não temos respostas objetivas ao que estamos perguntando? Obrigado.

Coordenadora Helena Magozo: Eu só peço licença a você para anunciar alguns subprefeitos que estão presentes, o Sr. Rubens Casado - Subprefeito da Mooca, Roberto Costa - Subprefeito do Jabaquara, José Francisco Geanoni - Subprefeito de Jaçanã/Tremembé, e Paulo Regis Salgado - Subprefeito da Cidade Tiradentes. Márcia, por favor.



Marcia Vairoletti: Meu nome é Marcia Vairoletti da Associação de Segurança e Cidadania da região Butantã, Morumbi, Vila Sônia e, parceria com o Conseg - Morumbi e o Movimento Defesa São Paulo. Eu gostaria de fazer um comentário sobre as apresentações em primeiro lugar, o Sr. Epaminondas fez uma apresentação bastante "romanciada" sobre a companhia do Metrô e que parece que está vivendo um inferno astral nos últimos tempos, mas a companhia do Metrô deveria mudar o que estamos discutindo aqui. Nós estamos discutindo um novo modal de transporte, que é monotrilho, não é Metrô monotrilho. É monotrilho, então essa linha ouro 17 deveria dar início a esse novo modal de transporte apresentado pela Companhia do Metrô. E gostaria de salientar para o Dr. Epaminondas que dos 8 projetos apresentados para a cidade de São Paulo de monotrilho, todos eles independentemente da área econômica e social onde ele pretende ser instalado está sendo rejeitado, não existe nenhuma área em São Paulo que está achando esse novo modal interessante. E, isso não foi discutido pela sociedade, o segundo ponto que eu gostaria de chamar a atenção da apresentação, o senhor fala da transparência, que estão de portas abertas, acho que há um equívoco que o senhor não está falando com os demais departamentos do Metrô. Todos os quesitos, todas as coisas que foram apresentadas no CADES, tanto para (inaudível) não obtiveram respostas, e eu tenho solicitações que vão para o departamento jurídico, etc e não se responde esse contato informal, para tomar o "chá das 5" não existe, não se atende sequer um telefone. Então eu acho que se tem que rever esta colocação. E, eu gostaria que vocês aproveitassem um modelo seguido pelo Secretário Eduardo Jorge quando nós temos alguma colocação. Nós enviamos um e-mail para ele 2 ou 3 dias, ele nos encaminha uma resposta, pode ser que seja a que não queremos mais se tem uma resposta, e essas 80 perguntas que estavam aqui deveriam ter sido encaminhadas por e-mail para cada uma das entidades, para que hoje essas entidades pudessem questionar as suas respostas, e não esse tipo de ficar falando 200 horas. Com relação aos erros eu gostaria de ficar num único ponto, sobre o termo de referência que foi feito para a apresentação deste EIA-RIMA, houve um equívoco por parte do empreendedor ao encaminhar o plano de trabalho em que ele coloca no dia 29-06 quando já não existia mais o plano da estação São Judas Congonhas, ele colocou aqui no trecho do termo de referência que essa estação estava prevista para ser implantada em 10 de 2010, se o senhor Faria mesmo disse que esse trecho São Judas – Congonhas, tinham ações judiciais e ele tinha caído fora do projeto, e não consta também no EIA-RIMA, ele não faz parte, ele saiu e se criou o Jabaquara – Congonhas, só que o Jabaquara – Congonhas não faz parte deste EIA-RIMA, ela está excluída, o Metrô não começa no Jabaquara, o monotrilho não começa Jabaquara – Congonhas, ele começa Congonhas a partir daí até a linha 4 do Metrô, essa apresentação é equivocada, vocês tem pendências junto ao 4 Comar, que ainda não respondeu desde primeiro de dezembro se esse empreendimento pode ser realizado no Metrô, nós temos um EIA-RIMA com uma série de exigências, sem mais ou menos, e que essa obra interfere sim nessas exigências que estão sendo apresentadas, porque ela trata do entorno do aeroporto porque existe uma demanda e uma pendência, então eu faço aqui a colocação é o seguinte, o que nós estamos sugerindo aqui é uma idéia, uma concepção primária para gente fazer um trabalho, pode ser uma idéia de "girico" mais é uma idéia, e qual a proposta que fazemos? Vamos considerar que essas 3 audiências públicas foram para avaliar a idéia, vamos partir agora para o finalmente, ou seja, a proposta efetiva com discussões técnicas. Muito Obrigada.



Julia Titz Rezende: Bem eu tenho alguns questionamentos, todas as pessoas já o fizeram, então eu quero algumas coisas pontuais, a questão da segurança eu gostaria de obter mais informações, que na verdade não foi divulgado até o momento, se foi feita uma consulta técnica preliminar com os órgãos da Secretaria de Segurança Pública, em relação a segurança do monotrilho, visto que no trajeto do monotrilho existe o estádio do Morumbi, onde frequentemente ocorrem problemas de violência com as torcidas rivais, tais fatos geram procedimentos específicos da PM, na tentativa de coibir problemas maiores, caso ocorra um confronto de torcidas dentro do monotrilho, como será feita está intervenção da polícia a 15 metros de altura, num espaço sem calçada tornando impraticável a circulação dos policiais? Essa é uma questão, outro questionamento é em relação à manutenção, como seria feito o processo de manutenção tanto preventivo e corretivo, justamente a 15 metros de altura, outro item é o problema do custo, em toda audiência se fala do diferencial do custo do Metrô e do monotrilho, porém o transporte público deve-se pautar na qualidade de atendimento a população, e não ao custo, de implantação ou a possibilidade de dar lucro ou não, isso é preocupação de iniciativa particular ou privada, e não de órgãos públicos descaracterizando a função do serviço público, em relação ao transporte público, eu falei em relação a implantação do transporte público, ele deve ter como objetivo o maior atendimento da comunidade, como é possível se pensar em implantar o sistema equivocado, quando não se consegue atingir o propósito básico de atendimento na linha amarela do Metrô, terminando o seu percurso sem chegar a Taboão da Serra, que completaria seu ciclo de atendimento, como é possível implantar equivocado em uma área consolidada, quando se fala em transporte público deveria se iniciar novos sistemas de transportes, a região precisa concluir os já existentes, isto é a linha amarela já chegando a Taboão da Serra, a linha lilás conectando mais diretamente ao centro histórico de São Paulo, e principalmente definir as conexões entre elas, que além de possibilitar ao usuário a escolha da linha para chegar ao centro, amarela ou lilás, atenderia a divisa de São Paulo e outros municípios da metrópole, proporcionando assim viagens mais características da região conectando o bairro no eixo norte/sul transversalmente onde existe a maior deficiência de ligação, isso significa atender de uma forma mais justa a todos, independente de que for, e eu acho também e concordo com todo mundo, eu acho que o caso ainda de São Paulo ainda o melhor, fazendo as conexões necessárias é o Metrô subterrâneo, obrigado .

Gerônimo Henrique Neto: Boa noite a todos, eu sou Gerônimo Henrique Neto, sou representante do Grupo Gestão da Operação Águas Espraiadas, a minha dúvida, a minha pergunta, eu queria resposta, mais infelizmente a gente tem a pergunta, mais ninguém aqui tem a resposta, nem na primeira audiência, nem na segunda, nem na terceira e nem na quarta se tiver outra, nós não vamos ter a resposta que contemple a população da cidade de São Paulo, ou do perímetro onde vai passar esse monotrilho, o que queremos é a continuação do Metrô do Jabaquara até o Morumbi, não o monotrilho, que será outro Minhocão, queremos o Metrô, que já existe na cidade de São Paulo, que é um dos melhores transportes que temos na cidade de São Paulo é o Metrô, não queremos que seja feito esse monotrilho, queremos aquele transporte que contemple toda a população, do Jabaquara até o Morumbi, que pega como falou a Cristina, o pessoal da Águas Espraiadas, o pessoal do Morumbi, pessoal do Real Parque, que todos esses tem a necessidade, do Paraisópolis tem 80 mil habitantes, precisa de um transporte digno, precisa de moradia digna,



e hoje não temos, a operação urbana tem 8 anos, não foi construído uma unidade de habitação, hoje vemos um Metrô, esse monotrilho, que está acabando, que está expulsando os moradores da Operação Urbana Águas Espraiadas, foi aprovado para construir 8 mil unidades, hoje a Prefeitura, o CEPAC, que tem o dinheiro do CEPAC, que só vai construir 4 mil unidades, nós temos cerca de 12 mil na operação urbana, e os outros restantes dizem que o CDHU vai construir 6 mil moradias, mais nós temos 12 mil e ainda faltam 2 mil, e o CDHU não vai construir dentro do perímetro da operação urbana, fora do perímetro, a operação urbana tem que reassentar a família dentro do perímetro da operação urbana, o impacto desse Metrô com a desapropriação que vão ser desapropriados muitos imóveis dentro da região, pelo Metrô, Metrô não, pelo monotrilho, pelo túnel, e pelo parque linear, o parque está na frente, o Metrô está na frente e não se fala em moradia, a moradia por incrível que pareça está havendo uma ação na justiça, começou a obra do Jardim Edite, para construção de 246 apartamentos, num total de 818, mas falta o restante da moradia, e nos queremos o assentamento das moradias, e com esse monotrilho, e com esse parque linear e o túnel, e estão afastando do pé da operação urbana cerca de 8 mil famílias que nós ainda não sabemos para onde vamos isso nós queremos uma resposta da Prefeitura, do Metrô e tem outra coisa, essa licitação quando o Metrô faz, que nem a de Santo Amaro já está, tem o empreendedor que vai ganhar a licitação, já tem carta marcada para que isso aconteça, e a licitação tem que ser aberta a carta, tem que ser divulgada no jornal, e não é publicada, e quando ela é publicada é no Diário Oficial, nem 1/2 % da cidade de São Paulo tem acesso ao Diário Oficial, mas 30% tem acesso aos grandes jornais, e isso não é divulgado no jornal, por isso eu sou contra como representante de 12 mil famílias da operação urbana contra esse monotrilho, e contra esse Metrô que na operação urbana eram 400 metros, eram 3800 e teve a audiência pública e diminuiu para 2400, e esses 2400 valem mais do que 3800 por isso que o Tribunal de Contas suspendeu, suspendeu a obra do Metrô das Águas Espraiadas que foi encontrado 64 irregularidades dentro da obra. Obrigado

Maria Berta Gabriel: Eu represento a Vila Cordeiro que é um pequeno bairro que fica entre a ponte Estaiada e Avenida Santo Amaro, e qual a nossa surpresa? Porque o Sr. Gerônimo falou tudo isso? Porque ontem nós tivemos uma reunião no gestor e foi discutido isso, e qual foi a nossa surpresa, esse monotrilho vem aí em cima de todos esses bairros das Águas Espraiadas, a gente sabe, e o Sr. Epaminondas acabou de falar que tem o ajuste, ele estava mesmo lá com a Operação Águas Espraiadas, só que os nossos bairros até hoje a LAP que era do EIA-RIMA, da Operação Águas Espraiadas não foi colocada em prática até hoje, e também deixo aqui duas perguntas. O meu bairro tem praticamente 9 quarteirões, e vão ter 2 estações, e com isso desapropriações, não tem 4 quarteirões entre uma e outra, e também mais uma questão, esse monotrilho vai passar ao lado de um hospital de resguardo ali na região perto da ponte, então qual a nossa surpresa, que nem uma coisa da Operação Águas Espraiadas foi realizada até hoje, isso como o Sr. Gerônimo colocou, nem as casas, haverá desapropriações e ainda esse monotrilho, a lei da Operação das Águas Espraiadas, ela coloca que a avenida é uma avenida expressa, então eu pergunto, nós queremos o transporte público para todo mundo de boa qualidade, então vamos colocar no chão, já que é uma linha expressa por que não? E não uma coisa que vem que nem um trambolho, e fala que não tem poluição, mais a poluição é muito grande no sentido da paisagem. É só.



Epaminondas Duarte: Bom eu vou responder, e vou retomar, da primeira parte ficou faltando uma resposta, porque foi naquele momento começaram a falar, e que eu pulei involuntariamente, então eu gostaria de responder agora, vou procurar ser breve, eu sei que nós estamos com pouco tempo e está passando muito, a resposta que eu não dei é com relação ao que o Ricardo Galassi disse, houve uma reunião pedida pela organização OCDC, essa reunião foi marcada num domingo as 15 horas numa escola próximo onde o pátio Jabaquara está, bem perto do estádio, e eu me lembro bem no dia tinha um jogo de futebol entre o São Paulo e Santos, e foi marcado as 15 horas, eu cheguei no local as 14:30 e eu conversei como coordenador da palestra da organização, e eu disse para ele o seguinte, eu tenho um compromisso as 19 horas, hoje é um domingo, e eu posso ficar até as 18 horas, infelizmente ele não conseguiu, eu não estava nervosinho como o senhor disse e nem com pressa, só que eu honro meus compromissos e sou muito, chego no horário certo, aqui eu cheguei antes, lá eu cheguei meia hora antes, eu cheguei as 14:30 as 15 horas chegou a pessoa que ia coordenar o projeto, a pessoa resolveu filmar, e resolveu colocar um aparelho de alto falante, infelizmente isso demorou mais de 1 hora, ele começou, seria começado as 15, ele começou as 16:15, ele pediu para uma senhora advogada falar sobre cidadania, deu 5 minutos e essa senhora falou mais de 30 minutos, depois ele pediu para pessoa falar sobre a Operação Urbana Vila Sonia, e foi se estendendo, as 17:30 eu falei para ele: olha eu preciso sair eu não vou poder prorrogar, eu tinha um compromisso realmente as 19 horas eu estava na Vila Sonia, e eu precisava estar em outro local do outro lado da cidade, então façam perguntas e leiam não sei o que, eu tentei responder ao máximo, quando o Ricardo fez a intervenção, ele se apresentou fez toda a intervenção, eu já estava de pé, e eu disse a ele o seguinte, quando você me perguntou sobre a linha 17, primeiro você fez todo o discurso do São Paulo, do João Paulo de Jesus, que é Secretário Adjunto, esse mesmo que você fez agora, um pouco mais, e você me perguntou sobre a Linha 17 Ouro, e eu respondi para você o seguinte, a Linha 17 Ouro ela está muito mais importante de que um evento de copa do mundo, que se realiza a cada 4 anos, e que vai durar 3 semanas, mas que o Metrô sim iria aproveitar o evento que já que havia disponibilidade do governo federal de dar obra para mobilidade, como dar para todo o Brasil para todas as capitais, o Metrô iria sim solicitar financiamento do PAC, ou do PAC da mobilidade, e eu ainda disse o seguinte, é lógico vamos aproveitar, porque, o Metrô de São Paulo é o único Metrô do Brasil que não tem verba do governo federal a fundo perdido, é tudo empréstimo, empréstimo da Caixa Econômica Federal, empréstimo do Banco Nacional de Desenvolvimento BNDS, empréstimo é assim, eu vou no banco Itaú, peço um empréstimo compro um carro, e digo que o Itaú me deu um carro, eu tenho que pagar, do mesmo jeito são os empréstimos do governo federal, por isso que eu disse, esse dinheiro parece que não é empréstimo e o Metrô vai sim aproveitar a linha para receber mais essa verba, se for necessário estender essa linha, é lógico que vão estender, só que eu não vou estender a linha por causa do estádio do Morumbi, mesmo porque já adiantando um pouco a pergunta que foi feita, nós, eu participei da reunião do comitê da copa, anterior, algumas reuniões, e a primeira coisa que eu disse para eles foi o seguinte, no dia da copa, no dia do jogo, se for no Morumbi ou qualquer outro estádio, com certeza a estação estará fechada na saída do jogo, ela pode até estar aberta no dia do jogo para a chegada, quando a chegada é mais diluída, mas com certeza, o Metrô trata o problema de briga de torcida há muitos anos, nos já recebemos a recomendação que em dia de jogo quem estiver com camisa de time não entra no Metrô, e o Metrô não tomou essa iniciativa



de jeito nenhum, sabe vai entrar e nós vamos monitorar, o Metrô conversa com a polícia militar, ele tem convênio com a polícia militar, ele coloca pelo menos um segurança em cada um dos vagões, ele restringe sim a entrada das pessoas, então fechando só a parte o eng. Epaminondas, eu poderia ter dito e diria para você, no momento era tanto que até o Secretário confirmou, certo só que a copa, a copa gente, ela serviu naquele momento para gente entrar no PAC da mobilidade, como agora, se era o problema da copa, tira a linha porque a copa não é mais lá, vai ser no Piritubão, vai ser no Fielzão, vai ser no Parque Antártica, e pode ser até no Pacaembu, não é essa a idéia, a linha é muito mais importante de que um evento de copa do mundo, então a sua pergunta está respondida. Cristina, com relação com o que foi dito que o Ivan se confundiu, jamais, o Ivan é um dos nossos melhores arquitetos, é um cara que conhece muito bem Metrô, monotrilho, o que vocês quiserem, o que existe é o seguinte, existe um pátio como eu apresentei, um pátio de estacionamento, um pátio de manutenção, que será sobre onde hoje é o piscinão, com um tratamento decente, e eu não sei se um piscinão vai ter em cima um pátio com todos os melhoramentos que o Metrô está prometendo fazer, se isso é subjetivo, bom pense que é subjetivo dizer que é bom, que é nobre, e eu continuo a dizer o seguinte, vai ter uma nova função, vai ser uma nova região em cima do pátio, vai ser um novo local, o Metrô vai por gente dele, funcionário dele ali, o Metrô é doido de colocar os caras? Com 15 dias morre, se o problema é o cheiro, ou alguma coisa desse tipo, existe todo um tratamento, e isso não é retórica gente, quem conhece a história do Metrô, e eu sinto muito e eu defendo o Metrô, e não tem nada igual, e no Brasil é a melhor empresa de transporte da América, ganhou o prêmio em junho. Cristina eu disse o seguinte em relação a HIS, é uma das respostas que eu li anteriormente, queria dizer para você o seguinte, e ontem o Sr. Gerônimo e a Sra. Berta, eu estive ontem lá na reunião do conselho gestor da Águas Espraiadas, elas estão sendo comandadas por enquanto pela Secretaria de Habitação, porque os planos são da Secretaria da Habitação, e no caso do parque, Via Parque a abertura da Perimetral Sul, tanto das Águas Espraiadas, quanto a Via Parque, então eles, o Metrô, quando ele faz desapropriação, ele estuda, ele conversa, ele manda assistente social, ele faz pesquisa, mas é o Metrô, esse que eu estou dizendo do HIS são coisas da Secretaria de Habitação da Prefeitura, que está conversando com o CDHU, com SEHAB como dona Berta viu ontem eles explicando lá, não é o caso do Metrô, nem o Metrô tem essa finalidade de fazer, nós estamos trabalhando junto, é um projeto integrado com a Prefeitura, e a gente vai passar sim onde tem, o melhor se adapte ao melhor do nosso projeto, ao projeto da Prefeitura, o projeto do Metrô ao projeto da Prefeitura tanto na Roberto Marinho, na Via Parque, quanto na Perimetral. O Metrô já enviou, ele não tinha nem os endereços. Ele enviou para a Secretaria do Verde, e aí se não houve esse repasse, porque com certeza não existe o problema de pergunta, o Metrô responde sim, o Metrô não se esconde não. Bom dona Julia com relação a segurança, eu disse o Metrô trabalha, o Secretário não quer o bate bola, e eu não vou fazer por favor eu preciso terminar no meu tempo, segurança, consulta técnica a Secretaria de Segurança, com certeza bombeiros são os nossos, apesar deles só chegarem e dizer está errado, não faça assim, são os nossos melhores parceiros, porque eles indicam para nós coisas de segurança, que o Metrô até as vezes não enxerga, e ele diz assim não faz, porque se fizer não abre a estação, se fizer assim eu não deixo você abrir o trem, além da Secretaria do Verde que está acompanhando, mas em relação a segurança pública. Com relação ao confronto de torcida, por favor, eu vou pular essa parte. Processo de manutenção a 15 metros de altura, não vai ser a 15 metros de altura, o pátio



de manutenção vai ficar no nível, como eu já disse do piscinão, eu não vou parar o trem lá a 15 metros e vou fazer, até se fosse o caso dependendo da situação, mas não é o caso, e outra coisa, o Metrô faz sim manutenção preventiva, preventiva, eu expliquei muito bem agora mesmo, o que está acontecendo, o Metrô não tem passado por um baixo astral, não tem, o que o Metrô tem, e me desculpe, mas não tem como descaracterizar o Metrô como a melhor empresa de transporte do Brasil, sinto muito não dá para descaracterizar simplesmente porque houve um acidente, houve dois ou houve três, eu expliquei o seguinte nós estamos convivendo no momento, com 2 tecnologias ao mesmo tempo, quem já fez reforma em casa com a família morando sabe que pode acontecer um ou outro problema, do mesmo jeito eu estou com a tecnologia de 2010 e uma outra de 1969, e eu preciso conviver, e o Metrô funciona das 4:40 am, até quase 13 horas e olha dando condições de levar, hoje o Metrô transporta 3 milhões e 600 mil pessoas por dia, veja que capital do Brasil tem 3 milhões e 600 mil pessoas, seria como se nos tivéssemos a cidade de Belo Horizonte inteira andando de Metrô, e vai andar sim de monotrilho, quem quer andar de carro, vai continuar, e a hora que o monotrilho com um trem muito bonito de alta tecnologia, a pessoa perceber a confiabilidade e a segurança do Metrô mesmo a 10 metros, duvido que alguém... vai ser um negócio assim, a pessoa vai estar cruzando o rio Tietê, e a pessoa vai estar olhando as pessoas paradas no engarrafamento lá traz. Qualidade de transporte, custo x qualidade de transporte, essa é a idéia do Metrô realmente, tanto é que nos escolhemos algo idêntico ao Metrô com a mesma qualidade de Metrô dentro da rede de Metrô, é o Metrô leve, a senhora falou pode ser no chão, pode ser; simplesmente eu vou ter o lado de cá da Roberto Marinho, e o lado de lá da Roberto Marinho, e fazemos as transposições também, só que não podemos esquecer que custo também é importante, e o Metrô cuida muito bem disso. Gente São Paulo inteira é área consolidada, quer dizer se a gente for pensar nisso para não fazer Metrô, Metrô leve ou o que for até um corredor de ônibus que a gente vai fazer, precisamos fazer desapropriações, só que eu volto a dizer: as desapropriações do Metrô são estritamente as necessárias para o empreendimento, não tem desapropriação para outra coisa, estritamente para o empreendimento. Finalmente, o Sr. Geroncio disse das moradias, eu concordo com o senhor, devemos lutar muito mais pelas moradias, e moradia com qualidade de vida, e qualidade de vida, e qualidade de vida. É um transporte que não nos deixa estressado de manhã, é um transporte que passa sempre; é um transporte limpo que eu sei que tem regularidade, e que vai passar todos os dias, e eu defendo o seguinte com o senhor, vamos levar essa bandeira, queremos mais moradias, e queremos mais Metrô, mesmo o monotrilho. Dona Berta, a última resposta, dona Berta, com relação a estação Vila Cordeiro, a senhora me cobrou ontem, na reunião, só que a senhora me disse que eram 2 quadras, só que o seguinte são 19 estações, dá mais ou menos 1 km entre estações, mas só a distância entre as estações não é a coisa mais importante, primeiro nós queremos dar acesso ao usuário, e não é só aquele que mora ali na frente da estação, tem pessoas que trabalham no entorno, tem pessoas que trabalham na casa da gente, a gente tem que pensar um pouquinho maior, e então é o seguinte, essa estação que a senhora disse, ela está a mais de 700 metros.

Eduardo Carvalho: Boa noite, meu nome é Eduardo Carvalho, e estou falando em nome da SABRON, que é Associação de Moradores do Brooklin Novo, minhas perguntas são especificamente sobre as desapropriações, no item 6.4.9 do EIA-RIMA, o Metrô publicou que as



áreas passíveis de desapropriação nas regiões do Brooklin Novo e da Vila Cordeiro, perguntou, as áreas demarcadas no EIA-RIMA para desapropriação são definitivas, e todos esses imóveis serão desapropriados? Já existe projeto detalhando as plataformas de acesso Chucri Zaidan, Vila Cordeiro, e Vereador José Diniz, podemos ter acesso a esses projetos, se ainda não estão prontos, quando estarão? Já existem decretos de utilidade pública para desapropriação dos imóveis indicados no EIA-RIMA, quando serão definitivamente decididos os imóveis a serem desapropriados pelo projeto?

Isabel Afonso: Boa noite a todos, eu estou aqui representando o Jardim Vitória Régia, eu já me manifestei na primeira audiência, e na segunda audiência que eu não compareci, a minha manifestação foi indevidamente contestada, então eu volto aqui para reiterar, o Jardim Vitória Régia é um bairro Z1, de casas de classe média alta, fica localizada próxima ao Extra Morumbi, a nossa associação tem mais de 20 anos de existência, e nos temos quase 97% de adesão, é uma adesão voluntária com o pagamento de mensalidade, e o Jardim Vitória Régia sofre com mobilidade na região do Morumbi, está insuportável nossa mobilidade e nós entendemos que a única solução é um transporte de média capacidade, eu sou casada, meu marido é funcionário do Metrô, nos temos plena consciência que um transporte de alta capacidade não, por favor, vocês já me contestaram, eu sou arquiteta formada pela Faculdade de Arquitetura e Urbanismo de São Paulo, há mais de 30 anos, (inaudível) Latina por uma empresa inglesa, de empreendimentos imobiliários, tenho experiência no planejamento em mais de 10 shoppings centers, tenho projetos por todo o mundo, e estou aqui numa sexta feira num fim de tarde para dizer que a gente precisa desse transporte sim, que o monotrilho é importante, e como contribuinte, eu jamais aceitaria que o Metrô gastasse o dinheiro indevido acima da capacidade que a gente precisa.

Leonardo Carvalho Rangel: Boa noite, senhor Secretário, engenheiro Epaminondas, representante da empresa Walm Engenharia, demais integrantes, boa noite, sou advogado constituído da Associação Savia, ao contrário do que possa parecer eu acho, e que aqui algumas pessoas disseram, que esse debate tem que ser institucional, por tal razão, quando o debate não se esgota nas vias administrativas, ou quando as vias administrativas se tornam insuficientes, é mais que um direito de qualquer cidadão acionar o poder judiciário, isso foi feito pela Associação Savia e hoje à uma medida liminar em vigor que obsta não só a assinatura do contrato mais também a adjudicação do objeto, ou seja esta licitação não pode ser concluída, porque a decisão judicial contraria. Esclarecido esse ponto eu quero dizer aqui a respeito de manifestações calorosas que são extremamente compreensíveis, porque afinal vocês todos aqui vão ser atingidos, diretamente ou indiretamente pela proposição desse projeto que friso, ainda não pode ser concluído por determinação judicial, eu gostaria de pontuar algumas questões bem objetivas para equipe que está me ouvindo, inclusive para o Secretário que é a autoridade responsável pela emissão prévia ambiental, a Secretaria do Verde e Meio Ambiente, ela aqui faz o papel de árbitro, sim, esse projeto não esta pré-estabelecido, o que a gente discuti aqui hoje é estritamente a viabilidade e a legalidade ambiental desse projeto, então nós não estamos aqui numa arena de pré-julgamento, nós estamos aqui, ou deveríamos estar numa arena de debate democrático, e aqui representantes não há combinações em gabinetes, não há reuniões secretas, não há qualquer sigilo que imponha, qualquer que seja a determinação pela melhoria, pelo transporte



público de São Paulo, ninguém aqui levanta a bandeira contra o transporte de massa na cidade de São Paulo, bom essas considerações até fogem um pouco da questão técnica, mas eu preciso aprofundar questões de relevância que não foram tratadas nas audiências públicas anteriores, o fracionamento do licenciamento ambiental, é claro que esse projeto adquiriu novos contornos ao longo desse ano, se isso foi feito para atender determinada solicitação, ou com vistas de adequar estudo de demanda do Metrô isso é questão controversa, bom para se entender um pouquinho dessa história, hoje em dia se diz que a ligação do Metrô com o aeroporto de Congonhas faz parte da linha 17, no passado não era assim e foi dito aqui que o PITU 2025 mudou, pois bem, se um dos pré-supostos para análise ambiental é o impacto global do empreendimento, eu gostaria tanto, o engenheiro do Metrô, e o responsável pela empresa que fez o licenciamento, me explicasse o porquê do fracionamento, se esse fracionamento como é justificado por eles, foi considerado no EIA-RIMA, porque tramitam em órgãos de competência federativas distintas, um tramita no Estado e outro no Município, eu preciso concluir, questões objetivas se a mesa me permite. Eu acredito que essas perguntas vão fazer parte também das expectativas de vocês, primeiro, se o termo de referencia que é a diretriz do EIA-RIMA, diz que a demanda deve estar projetada até 50 anos, por que o EIA-RIMA que ao reconhecer que o crescimento na cidade de São Paulo se dá pela periferia, por que a escolha de um modal intermediário? Segunda pergunta, a empresa Walm foi contratada por licitação, caso objetivo, qual era o objeto da licitação? Terceira pergunta o termo de referência que era a diretriz do EIA-RIMA exigiu um plano de comunicação social, essas audiências públicas esgotam esse plano de comunicação social? E num segundo momento eu gostaria de dizer, foi dito aqui pelo engenheiro Epaminondas, que sim a possibilidade de adoção de outros modais intermediários, por que essa análise não foi feita em termos de demanda? Obrigado.

Ives Jadouc: Boa noite eu sou o vice-presidente da SAVIA, ela cobre a Cidade de Vila Ináh, o Jardim Leonor, o Jardim Estádio, o Jardim Vila Viana, o Jardim Santa Isabel, um primeiro ponto senhores da mesa, me desculpem, nós devemos ser orgulhosos da nossa cidade, e o orgulho é poder estar numa cidade bonita, obviamente que São Paulo não foi planejada, e obviamente não é sempre o exemplo de beleza, provavelmente no exemplo de beleza o modal monotrilho vai poder ser algo que vamos poder ver rapidamente com o Google Earth, porque podemos dizer vai ser o que vai separar o norte e o sul da cidade, ou seja o sul da cidade vai ser dividido como realmente um minhocão, na Europa jamais um modal seria solicitado assim, é preciso ter uma solução justa, uma solução que responda a todas as populações diferentes e a gente entende que na terceira parte do monotrilho, que foi feito a mando do São Paulo Futebol Clube, que efetivamente nunca prezou pela sua vizinhança, e hoje em dia está obviamente tentando empurrar por todas as vias, via conselheiros, vias secretários e companhia, para tentar fazer avançar esse modal. Nós pensamos que o monotrilho, ou o Metrô para Paraisópolis, ou para outras populações como as nossas, são necessários... o monotrilho não tem capacidade, Paraisópolis necessita de um modal pesado, de um modal que seja viável a possibilidade de puxar uma extensão da CPTM que passe por baixo do Panamby, e que não vá ter uma estação somente para Paraisópolis, Paraisópolis merece 2 estações de transporte de massa, lembro também que em 1965 o Prefeito Faria Lima fez todo o trabalho de desenho de uma via no córrego Itararé, e todo o processo de desapropriação no córrego junto a Francisco Mourato já estão marcado nos



cadastros das subprefeituras desde 1965, a gente entende que se tiver que fazer alguma coisa tem que ser enterrado, Paraisópolis merece 2 estações, ou até 3 estações, uma na frente do Cemitério Getsêmani, passando pelo Itararé, e penso que o São Paulo Futebol Clube não precisa de estação, são projetos encomendados, provavelmente a Itashi e a e Camargo Correa vão ganhar essa licitação que estão nos seus armários, mas entendemos que é a terceira audiência pública e até agora não há um filigrana de solicitação da população que tenha sido adotado ou respeitado pela mesa diretora, então na realidade nós estamos aqui na terceira audiência pública, e até agora somente argumentações do Metrô muito bem feitas, argumentações e Walm, mas até agora as solicitações da população nenhuma são acatadas, nenhuma, então realmente não serve para nada é só protocolo de palhaço, é naturalmente vocês senhores seguem um protocolo, as empresas para qual vocês trabalham não lhe pertencem, obviamente, mesmo sendo Secretário de Meio Ambiente, obviamente existem hierarquias, então nada, nenhuma solicitação da população está sendo discutida, é realmente lamentável, lamentável. Obrigado. E um último ponto, a SAVIA, e o Jardim Morumbi que aqui é representado, nós vamos defender até o fim, até o fim, e mesmo que a licitação comece, vai ficar um canteiro por anos e anos e anos, nós vamos nos defender, temos condição de nos defender, mas gostaria também que o Metrô, e os governos, tivessem um pouco de sensibilidade e escutassem a população que se manifestam, e, por favor, apresentem propostas, que sejam e respondam as diferentes solicitações da população, é possível sim, nós fizemos uma proposta, na audiência passada. Obrigado.

Gilson Rodrigues: Boa tarde a todos e todas. Boa tarde a mesa, queria aproveitar para usar a fala da última pessoa que se pronunciou, que ele disse que é possível, durante muito tempo a comunidade do Paraisópolis no coração do Morumbi, a maior população dentro do Morumbi, lutou para se ver urbanizada, para se ter dignidade, para ter moradia, para ter CEU, AMA, para ter UBS, uma famosa avenida que durante 27 anos o Morumbi brigou para ter e agora se faz concretizada está em processo (inaudível) que se passa dentro de Paraisópolis ela está acontecendo, durante esse período houve tempo em que Paraisópolis e o Morumbi, primeiro tiveram embates, e depois divergências, pra se ter uma idéia a associação de moradores existe desde 79, mais foi fundada apenas em 83 porque não podia se chamar Associação dos Moradores de Paraisópolis porque existia uma outra Associação de Moradores de Paraisópolis que eram os proprietários de terra que muitos eram moradores do Morumbi, que estavam brigando para remover Paraisópolis, essa batalha a gente tem buscado chamar o Morumbi a responsabilidade para dizer que não existe o Morumbi bom com Paraisópolis ruim, se as pessoas querem segurança, se as pessoas querem transportes, se as pessoas querem dignidade, elas tem que se unir para fazer as coisas melhorarem o bairro, é dessa forma que está acontecendo o maior programa de urbanização da América Latina, com moradia, com AMA, com uma série de serviços que antes pareciam impossíveis, mas com a união das pessoas da comunidade tudo é possível, para que a urbanização possa estar completa falta um hospital, e nos queremos contar com a participação e o envolvimento de todas as organizações no Morumbi, porque na Vila Andrade por exemplo, existem 0 leitos públicos, existe o Albert Einstein mas a gente não pode se atender nesse hospital, então contamos com o apoio de todos para se unirem em relação ao hospital, eu preparei uma carta para que a gente pudesse ler, e poder também entregar a mesa diretora a nossa opinião, a nossa participação, a nossa intervenção nos próximos passos em relação ao



Metrô, a chegada do monotrilho transformará para melhor a nossa região, as populações dos bairros do Morumbi, Butantã, e Vila Andrade, foram as que mais cresceram em toda a região metropolitana de São Paulo nos últimos 10 anos, o motor desse crescimento se deu principalmente por conta do aquecimento imobiliário, e nas comunidades por passarem por processo de urbanização a exemplo do complexo de Paraisópolis ao passar de mais de 100 mil habitantes, apesar dessa nova realidade que trouxe novas necessidades, o transporte coletivo ainda não chegou até nossa região, quem não tem carro se vira com lotação, bicicleta, ônibus que demoram horas para sair, e são obrigados a fazer itinerários chegar a todos os destinos que precisamos, a isso se juntam os carros dos imensos condomínios que aparecem cada vez mais, e os engarrafamentos que nos tomam horas todos os dias, provavelmente não existe em nossa cidade região com trânsito tão caótico, nocivo aos direitos do cidadão como a nossa, a chegada da linha ouro do Metrô começará a transformar para melhor essa nossa realidade, e deve ser acompanhada por corredores de ônibus e a multiplicação em no mínimo 10 vezes do número de linhas dedicada a nossa região, serão 19 estações construídas ao longo de 21,5 km que beneficiaram milhares de habitantes, para se ter uma noção exata da importância dessa linha hoje, toda a capital conta com apenas 87 km do Metrô, esse Metrô de superfície chamado de monotrilho, já foi experimentado com sucesso em vários lugares do mundo, partindo do fato que mais de 50% dos moradores e possivelmente 90% de usuários de transporte coletivo do Morumbi estão no complexo de Paraisópolis, não podemos deixar de exercer uma participação ativa no debate, acreditamos que a diminuição dos imensos engarrafamentos, o fortalecimento do comércio, e as horas que passaremos a mais com nossas famílias podem unificar todos os moradores de nossa região, independente de classe social entorno de uma única proposta para o monotrilho, com a assinatura do convênio entre o Governo e a Prefeitura para construção da linha ouro do Metrô no dia último 30-09, no Céu Paraisópolis, acreditamos que a nossa luta agora passa a se concentrar em 3 pontos, a inauguração das novas estações até dezembro de 2012, a garantia no projeto da construção do monotrilho com a preservação arquitetônica, e ambiental da região, valor justo para as indenizações das desapropriações do Morumbi, com objetivo de unir o máximo de força possível, na busca da construção do monotrilho decidimos que: 1- a organização em parceria em demais entidades do Movimento Comunitário Zona Sul – Oeste, assembleia nos bairros que estão previstas a construção das novas estações do monotrilho, 2- abaixo assinados dos moradores destes bairros em defesa dos 3 pontos prioritários, 3- organização de manifestação conjunta das entidades comunitárias no dia 25-01-11, aniversário de São Paulo, em frente ao governo de São Paulo, para entrega do abaixo assinado favorável, a construção do monotrilho, que já tem 18.377 assinaturas do Morumbi, Paraisópolis, Jabaquara e região, e por ultimo organização do site www.emdefesadomonotrilhoje.com em conjunto com o movimento comunitário da região sul e oeste para divulgar essas atividades, e adesões do abaixo assinado, estou entregando aqui junto a essa carta, a primeira folha do abaixo assinado, que será entregue com audiência que estamos solicitando com o prefeito, e o governador, no dia 25-01.

Inaiá Marques: Boa noite a todos meu nome é Inaiá, sou diretora da Umes, estou acompanhada de alguns diretores da Umes, que é o Guilherme, a Larissa Amaro, ambos diretores da Umes, que é a União Municipal dos Estudantes Secundaristas de São Paulo, estamos aqui representando os 3 milhões de estudantes do município, cujo o qual a maioria usufrui de



transporte público, para chegar as suas escolas, sabemos que o transporte público de São Paulo não é o apropriado para a grandeza da nossa cidade, mas esse é um projeto que leva o Metrô a dar um grande passo na melhoria do transporte público, e entendemos que é um projeto de extrema importância, pois atingirá diretamente muitos estudantes na zona sul de São Paulo. Esperamos que o projeto atenda a população como ela deve ser atendida, e declaro que a Umes está apoiando o projeto da linha 17 do Metrô, do lado do povo, obrigado boa noite.

Larissa Derki: Boa noite, meu nome é Larissa Derki, sou diretora da Umes, estou aqui representando também os 3 milhões de estudantes da cidade de São Paulo, gostaria de citar o porquê do monotrilho, porque somos pessoal de comunidade, por isso citaram o monotrilho, é uma pergunta, paro o nome, o que significa o MANOTRILHO? É uma questão. Somos a favor desse trem em cima da cidade de São Paulo, é uma melhoria para nossa população, é uma ajuda paro povo, porque a gente fica debaixo de ponto, entendeu? A gente que pega chuva, vamos sim dar risada de vocês lá em baixo no trânsito de carrão, mas a gente vai facilitar a nossa vida, eu sou pelo povo, eu estou junto com o povo, a gente sim é a maioria, o povo, muito boa noite e obrigada.

Epaminondas Duarte: Bom esse bloco é o penúltimo bloco, e com relação ao EIA-RIMA, como é que são feitas as desapropriações do Metrô? Na verdade ele, no projeto, no caso aqui eu não vou precisar fazer desapropriação para as estações, eu só vou precisar fazer as desapropriações onde ainda não existe espaço, e nos casos dos acessos, e da sala técnica, estreitamente para isso, bom como eu já disse anteriormente, como é escolhida uma estação, em função de uma série de coisas, uma delas é a distância, outra é demanda, a localização, uma série de coisas, o Metrô faz o seguinte, nessa fase ele precisa saber qual o valor de mercado dos imóveis, daquela região, daquele local, onde ele vai colocar o seu equipamento, então ele delimita uma área, não só exatamente a área do acesso, ele delimita uma área maior, onde ele vai, ele contrata uma empresa que faz a avaliação independente dos imóveis daquele bloco, porque ele vai pagar o preço de mercado, se houver alguma inconsistência, a justiça pode mandar refazer, ou contratar outra empresa que a justiça indique, mas ele vai pagar o preço de mercado e o preço justo, não é valor venal, é o preço justo de valor de mercado, então ele delimita essa área maior, e no refinamento do projeto ele determina quais são os imóveis, os técnicos vão no local, analisam um a um cada um dos imóveis, tem as regras de quais são os preferenciais, e quais não são, e com isso ai ele emiti o que chama de decreto de utilidade pública, só nesse momento que caracterizou o imóvel que vai ser desapropriado, bom o que temos nesse momento para nós? Nós já temos preparado a relação de imóveis, ele passa por um refinamento, mas ainda não foi publicado, não tem DUP ainda, só oficializa a partir do momento, então a segunda pergunta não temos ainda o DUP não. Com relação aos acessos, nós temos sim os projetos, de acesso, como é que vai ser, o tamanho da estação, todas elas, e a gente tem resguardado por enquanto essa discussão, a gente pode verificar, ai eu não vou me comprometer agora à discutir com o pessoal atingido, que pediu para verificar com a gente, coisa pontual, para isso a gente vai ter que ter um tempo, um pouquinho agora, esperar passar essa fase toda, e ai podem nos procurar via Secretaria, via alguma coisa, ai nos vamos procurar discutir, mostrar isso sim, não é escondido não, só que é uma coisa que não vai ser pública, vão ter acesso algumas pessoas. Existe todo o embrolho da



justiça, que está sendo resolvido no âmbito da justiça, como tem que ser, eu nem me preocupo com isso, aliás me preocupo sim, mas cabe a gente participar com técnicos, para fazer a justificativa técnica, mas a gente tem todo o departamento jurídico que vai discutir isso na justiça, eu não entendo, eu não quero entrar nesse meio, que vai se resolver. Então eu vou dizer para todos, no entendimento do departamento jurídico, da gerencia jurídica do Metrô, o processo, eu acredito no que ele falo, eu não vou discutir porque eu não entendo disso, no entendimento das pessoas jurídicas, empresas, sei lá quem, no momento está proibido a assinatura do contrato, e o contrato não é agora, e ainda vai demorar, e outra coisa, foram abertas as propostas técnicas, não foram abertos os preços, 5 empresas estão participando, tem uma coisa que é o seguinte, a empresa para ela poder fazer sua cotação, seu orçamento, ela precisa das informações entre aspas do projeto básico, das diretrizes básicas, ela fez com os dados que estão no edital, todas as 5 empresas fizeram o seu orçamento, nós não sabemos a que vai ganhar, apesar que jornalista pode escolher 5 declara no cartório e depois publicar, mais ninguém sabe quem vai ganhar, estamos na análise do processo, da qualificação técnica, daquilo que o Metrô exigiu no edital, nos vamos verificar se aquilo que a empresa entregou bateu, aquelas que forem qualificadas serão abertos os valores, e todos os valores tem que estar até o orçamento que o Metrô tem, então nos não temos uma DUP mas teremos logo, ele pede uma data, é logo, faz parte desse processo todo, é lógico que se o processo for encerrado, encerro, e se falar: olha não pode mais mexer em nada, justiça o Metrô obedece, mas se tem advogados muito bons, e escritórios muito bons de advocacia, o Leonardo eu já respondi, não desculpa não respondi, a Isabel da Vitória Régia entendeu o posicionamento do Metrô, o valor das desapropriações ele já disse, e é um direito do cidadão contestar o valor da desapropriação, para isso existe a justiça como eu disse, qualquer um pode, e com relação essas jovens Inaiá e Larissa, parabéns pela defesa, e eu acho que realmente é por ai, e o discurso e a carta que o Gilson fez, também está de parabéns, realmente Paraisópolis tem bons defensores, parabéns.

Walter Faria: Confirmando e complementando as informações do Epaminondas, e respondendo especificamente ao senhor Eduardo que nos citou em relação as desapropriações, confirmamos o que o Epaminondas colocou, no âmbito do EIA-RIMA as desapropriações foram tratadas por blocos de desapropriação, e na etapa seguinte esses blocos serão detalhados, e ainda no âmbito do EIA-RIMA foram propostos um único programa específico, Programa de Negociação no Processo de Desapropriação, e dois sub-programas, o de cadastramento e avaliação dos imóveis afetados, e o sub-programa de acompanhamento das indenizações e apoio a população, então casaram as duas informações. Em relação aos questionamentos Sr. Eduardo, do fracionamento do licenciamento, as informações que nós temos, vamos chamar de primeiro trecho imaginado da linha 17, de São Judas até Congonhas, houve um EIA-RIMA, ou um RAP que foi protocolado no âmbito da secretaria estadual, e até onde eu sei existe uma pendência com o CONPRES, uma vez que Congonhas está num processo de tombamento, e por conta disso, ele entrou com uma determinada ação, que não permitiu o seguimento desse licenciamento, esse licenciamento especificamente, não vejo o porquê de não ser licenciado por parte da Secretaria do Verde, uma vez que faz parte do SISNAMA como o senhor melhor do que eu sabe disso, então a competência é mais do que devida, e se por ventura o primeiro trecho por alguma forma for ativado, concordo, ele deve sim ser avaliado integralmente, até porque o processo de licenciamento é por etapas, e



permitirá essa integração. Com relação ao plano de comunicação social, o EIA tem sim de fato a proposição de um plano de comunicação social, que poderá ser implementado a qualquer momento, e o ideal é que seja implementado já nessa fase sim preliminar a implantação do empreendimento, justamente até para dar apoio a todas essas dúvidas, entretanto independente desse plano especificamente estar implantado, o Metrô como um todo, como instituição, tem uma gerencia de comunicação, que mais do que nunca está habilitada a fomentar todas essas discussões, dar respostas a essas dúvidas, mais especificamente uma citação mais específica do nosso contrato, sim houve uma licitação, há um contrato em vigor, um contrato de 28 meses de duração, onde o serviço é prestado por uma equipe técnica multidisciplinar, através de ordens de serviços específicos, para empreendimentos já implantados no Metrô, e empreendimentos a serem implantados, dentro desse prazo de 28 meses, então é um contrato em vigor, estamos na décima quinta ordem de serviço, uma dessas ordens de serviço é que valeu o EIA-RIMA, mas foi sim por licitação pública, e o contrato está aqui a disposição de quem quiser consultar.

Marcelo Gouveia: Só fazer uma correção. Sou Marcelo Gouveia, eu sou conselheiro do São Paulo Futebol Clube, e eu estou aqui para prestar 2 esclarecimentos rápidos, o primeiro que eu fiquei sabendo que na segunda audiência pública, que eu não tive a oportunidade de estar presente, teve um conselheiro que falou e foi contra a realização da obra do monotrilho, e eu queria só deixar claro que isso não é o posicionamento da instituição do São Paulo, a posição institucional do São Paulo é a favor do monotrilho, e outra coisa que eu acho importante deixar claro, é que estão falando que o São Paulo está por trás do monotrilho, eu não sei o que estão querendo insinuar, como todas as pessoas tem o direito de querer o transporte público perto de casa, o São Paulo tem direito a ter um transporte público perto da sua casa que é o Morumbi, e o São Paulo ocupa aquele lugar há mais tempo que qualquer pessoa aqui, porque quando o estádio foi construído não tinha nada do lado, o São Paulo tem muitos funcionários, que precisam de transporte público para chegar ao seu local de trabalho, e voltar a sua casa, então eu só queria prestar estes dois esclarecimentos, eu não vou falar sobre todos os benefícios que o transporte elevado tem sob o subterrâneo, mas o principal que todo mundo devia saber é que custa um sexto do preço, e se a gente está falando de dinheiro, que a gente vai colocar nosso dinheiro público, é importante que esse dinheiro seja colocado numa obra mais barata e mais eficiente para população.

José Francisco Mansur: Secretário, Epaminondas, e representantes da mesa, eu me vi obrigado a vir aqui e manifestar, eu participei de 2 das 3 audiências públicas, vi questionamentos importantes Sr. Secretário, e Epaminondas, questionamentos técnicos, da Marcia, da Dra. Julia, com quem o São Paulo se relaciona, do pessoal da CIRANDA, agora vi questionamentos absolutamente lamentáveis, especialmente os que foram feitos por parte dessa Associação SAVIA, essa questão de querer colocar coisa no plano pessoal, Dr. João Paulo de Jesus Lopes que é diretor de futebol do São Paulo, não é assessor da presidência, é secretário adjunto dos transportes metropolitanos, não está aqui para se defender, mas é uma pessoa absolutamente honrada, nós precisamos nesse país, parar de tratar o administrador público, e colocar na cruz, só porque é administrador público, parar de presumir que o a administrador público está sempre fazendo a coisa errada, parar de entender que nós somos melhores que o sujeito que se presta a



fazer o serviço público, porque nos temos uma condição de contestação, o povo tem que fiscalizar o administrador público, mas não tem que presumir que ele está fazendo alguma coisa errada, eu lamento muito que essa Associação SAVIA esteja vivendo um novo momento, com novas aquisições de novas pessoas que se comportam de uma forma absolutamente contrária a qualquer princípio de relacionamento e clube, o São Paulo não se acha melhor que qualquer vizinho, o São Paulo é igual, ele tem o direito de reivindicar como qualquer outro vizinho tem, agora quando o São Paulo faz uma reivindicação em uma área pública ele discute no poder público, ele pede ao poder público, porque ele está lá, porque ele existe, como ele tem direito, como também não se tem o direito de uma manifestação fascista, que só fala e quando fala não permite interrupção, e quando os outros falam acha que tem o direito de interromper, porque o rico fala e o pobre tem que ouvir, então aqui o que eu vi nas audiências públicas foram manifestações elitistas, manifestações preconceituosas e deseducadas, quando o povo do Paraisópolis permite que os outros falem, e o povo do Panambi acha que quem fala contrariamente a eles não pode falar, tem que ser interrompido, com colocações contra funcionários públicos que estão aqui defendendo, queria dizer também ao pessoal da SAVIA que eles esqueceram de mencionar, quando eles mencionaram diversas reportagens do São Paulo, mencionar o cotidiano da Folha de São Paulo, onde a grande reclamação era que o Morumbi estava se popularizando, o Morumbi era um bairro de elite e agora estava ficando popular, popular está ficando o Brasil, onde as pessoas tem mais oportunidades do que sempre tiveram, e não é MANOTRILHO, porque o mano tem o direito de andar de Metrô tanto quanto qualquer outro cidadão, então Secretário, eu tomei a liberdade de vir aqui, porque o que eu ouvi nessas 3 audiências públicas a par de questionamentos técnicos e importantes que tem que serem considerados, foram muitos questionamentos que me deixaram chateado com a forma como o ser humano se vê individualmente, não pensa no coletivo, não pensa nos outros, o São Paulo também tem condição de brigar muitos anos por aquilo que ele entender o que é correto, e vai brigar, e vai brigar sempre pelo o que ele entender o que é melhor, pelo bairro que ele está há muitos e muitos anos, porque o São Paulo tem 14 milhões de torcedores, e o São Paulo, quem tiver na direção do São Paulo, tem que olhar por essa gente, tem que defender essa gente, o São Paulo também vai brigar por muitos anos, por tudo aquilo entender correto, e sempre que o São Paulo se entender aviltado ou houver tentativa de extorsão ao São Paulo Futebol Clube, o São Paulo vai reagir fortemente, o governo de São Paulo decidiu pela escolha de outro estádio para copa de 2014, o São Paulo contesta e respeita a decisão, agora o monotrilho que vai atender 260 mil pessoas por dia, o monotrilho que vai custar 3.2 bilhões de reais, e o Epaminondas sabe, 1 km de Metrô enterrado da linha 5 custa 500 milhões de reais, 18 km de Metrô enterrado custaria 10 bilhões de reais, mais do que 3 vezes do que custa o monotrilho, dá também para fazer 3 outras estações, 3 outras estações, e ai será que esse pessoal que reclama da popularização do Morumbi, quer um Metrô enterrado mesmo, ou prefere continuar andando de carro? Será que se a gente tivesse fazendo uma audiência pública de Metrô enterrado, a contestação sobre feiúra, barulho, problemas de obra, porque o Metrô enterrado também tem problema na obra, também tem desapropriação, será que se fosse isso 4 vezes mais caro, essas pessoas não estariam contestando do mesmo jeito, sobre outros argumentos? Então é isso que a gente precisa refletir, respeito as posições técnicas que foram trazidas aqui porque vão melhorar o projeto, devem ser ouvidas e devem ser assimiladas porque melhoram, agora as manifestações pessoais,



preconceituosas e elitistas, e que querem imputar ao administrador público uma suposta tramóia, não sei se em outros países existe essa presunção, não sei se pessoas estrangeiras já vem para Brasil com essa presunção, mas o São Paulo não, o São Paulo não admite que seus dirigentes que trabalham honradamente, só porque estão na defesa de um projeto que é de interesse da população. Muito obrigado.

Ana Paula Passero Duarte: Boa noite a todos, eu sou moradora, e eu só gostaria de fazer um pedido, é a primeira vez que participo então gostaria de agradecer a gentileza de ter repassado os materiais, eu li todo material que tinha disponível na internet, e assim eu moro numa das ruas que está dentro do traçado, e eu queria fazer dois pedidos, nós estamos na era da internet e facilita muito colocar todas as informações disponíveis que podem ser públicas, num site específico, talvez o próprio Metrô poderia colocar linha 17, as pessoas que estão envolvidas, principalmente os moradores teriam um acesso mais fácil a essas informações, eu sou muito boa com computador, e é muito difícil você juntar todas as partes, e arrumar uma postura, seja da parte ambiental, do próprio projeto ou não, o segundo pedido que eu queria fazer, é que nessas explicações, principalmente quando se fala, o monotrilho vai passar sempre sobre áreas que são espaçosas, sempre em vias grandes públicas, no caso da minha rua certamente não é, é uma rua sem saída, só cabem 2 carros, eu fico só imaginado o monotrilho, já pensei em vender o apartamento, e fico triste, porque eu demorei 20 anos para comprar esse apartamento, juntando dinheiro e tal, então facilita dá um certo conforto, não só para mim mas também para as outras pessoas, que vão ser de alguma maneira impactadas, obvio que você toma uma decisão vou vender, não vou vender, mas principalmente se você puder usar seja, facebook, twitter, internet, todos os meios que hoje a inclusão digital está permitindo as informações, ajuda até as pessoas a virem aqui despreparadas, eu teria feito minha lição de casa, como eu já li, eu li o edital e estou acompanhando no jornal, e todas essas coisas, então eu acho um pedido simples, de realmente de transparência das informações, e de todos os órgãos públicos, eu agradeceria muito. Obrigada.

Marco Rodrigues: Engenheiro Epaminondas é um pedido também, o senhor mencionou sobre estações de bicicletas nas estações de Metrô, e eu gostaria de reforçar e pedir essa preocupação, com mais estacionamento de bicicletas, e uma atenção especial na área de Paraisópolis, porque causa muito impacto com quem tem de se aproximar da estação, ou estacionar, e no caso de Paraisópolis a quantidade de mico ônibus, e tal que já existem lá. Obrigado.

Eduardo Carvalho: Boa noite a todos. Minha dúvida é só uma coisinha, a respeito do estacionamento o Sr. Epaminondas falou que talvez não precisaria dessa área, porque só iria desocupar onde passa o Metrô. Obrigado.

Danilo Zamboni: Senhor Secretário boa noite, damas e cavalheiros boa noite, comunidade boa noite, eu trabalho e vivo no Morumbi há mais de 30 anos, tenho domicílio na Giovanni Gronchi, e apoio o monotrilho, e eu vou dizer o porquê eu apoio o monotrilho, é o seguinte o monotrilho ele atende a comunidade do Morumbi, sendo que o coração da comunidade do Morumbi é Paraisópolis, todos estão com medo só que a realidade é uma só, vai demorar muito tempo, tem um risco ambiental muito grande, já o monotrilho vai custar 3 vezes menos, e vai atender a



comunidade, os estudantes, os comerciantes, e ninguém está preocupado com isso, eu acho que o pessoal está mais preocupado em ter o tatu por debaixo da terra para valorizar o seu imóvel, mas não está pensando no pessoal que anda e trabalha, hoje São Paulo teve 313 km de congestionamento, eu levei da casa da minha mãe que é na Giovanni Gronchi para cá 2 horas, se tivesse Metrô ou o monotrilho eu já estaria aqui, então portanto é um desabafo meu, não se esqueçam, no Morumbi tem o São Paulo Futebol Clube, no qual eu freqüento, como torcedor, que eu também freqüento o Pacaembu, e o Parque Antártica, o monotrilho ele atende a necessidade daquele que vai ao estádio de futebol, e também a necessidade de quem vai um show, porque São Paulo é uma capital do mundo, todo mundo fala da Europa, todo mundo fala dos Estados Unidos, só que São Paulo é melhor que todos aqueles países juntos, porque eu conheço eu morei lá fora, e estou desabafando porque todas as vezes, eu tenho minha mãe que mora na Giovanni Gronchi, ao lado da Giovanni Veículos e eu posso falar uma coisa para vocês, eu estou desabafando, eu me sinto muito melhor indo comer churrasco no Paraisópolis, do que ficar indo lá no prédio da minha mãe, então com todo o respeito ao Secretário, a mesa, eu sou a favor do monotrilho sim, porque o monotrilho, ele vai atender a toda a comunidade, e coração do Morumbi, e o estádio do Morumbi e a comunidade do Paraisópolis. Obrigado.

Luis Von Glehn: Boa noite a todos, eu sou morador do Jardim Leonor, a minha casa está num lugar passível de desapropriação, e eu queria só fazer alguns comentários e colocar alguns pontos que eu acho importante, o primeiro ponto que eu queria falar que o Metrô ele foi muito infeliz da forma como ele conduziu o processo até aqui, acho que muito da rejeição que se vê por parte da população poderia ser minimizado se a comunicação do projeto tivesse sido feita de forma melhor, mais clara, mais transparente, então eu reforço o pedido da outra moradora ali, em relação a transparência das informações, realmente é muito difícil eu como morador, com relação a transparência das informações, realmente fica muito difícil para gente que é morador realmente ter uma noção do que é o projeto e o que está acontecendo, é muito complicado, então não só para linha 17, mas serve como aprendizado para o Metrô, para projetos futuros com relação a transparência, eu acho assim em relação a transparência, eu acho que assim, a rejeição acho que vem muito pelo fato de ser elevado, o pessoal fala muito do monotrilho mas eu acho que o fato de ser monotrilho ou de ser Metrô tradicional não é tão relevante quanto o fato de ser elevado, é isso que eu acho que é o cerne da questão que é o que realmente afeta os moradores, então fica aqui a pergunta se existe a possibilidade de estudar onde partes dos trajetos pudessem ser subterrâneos, parte em elevado para tentar minimizar o impacto em determinadas áreas ou determinadas regiões, outro questionamento que eu queria fazer é sobre a acessibilidade das estações, eu sou pai de uma criança que é portadora de necessidades especiais, é cadeirante, e outro dia eu tive, eu fui passear com as crianças de trem da CPTM, até para conhecer melhor a acessibilidade das estações, os funcionários foram extremamente gentis, ajudaram bastante, mas eu cheguei lá o elevador não estava funcionando e não tinha rampa de acesso, então os funcionários ajudaram a carregar a cadeira para cima, descer, mas eu fico imaginando em horário de pico uma pessoa cadeirante ali vai ter muita dificuldade de acessar, não tem rampa de acesso, então minha pergunta é em alguns desenhos que eu vi no edital, não tem rampa de acesso nas estações, então eu queria questionar com a acessibilidade, outro ponto que eu queria mencionar, é com relação a um ponto que é o que o engenheiro Epaminondas mencionou que é o fato dos



diferentes fornecedores de tecnologia de monotrilha, não terem um padrão definido, que é o caso do Metrô tradicional, eu entendo que isso vai provavelmente levar a dependência daquele fornecedor por décadas da tecnologia daquele fornecedor, e eu queria saber qual é a opinião do Metrô, e por fim eu acho que, o trajeto que foi selecionado, ele foi influenciado sim pela copa, pela existência da copa, e eu queria questionar justamente quais seriam as alternativas de trajeto que podem ser discutidas pela população, é eu acho como o Metrô vem conduzindo a coisa, é um processo de pouco diálogo com as áreas envolvidas, e eu gostaria realmente que todas essas discussões que a gente tem tido, as ações que estão correndo no Ministério Público que motiva o Metrô a se aproximar das associações para discutir as alternativas, eu acho que aqui ninguém quer, ninguém é contra o transporte público, eu sou engenheiro, consigo apreciar alguns aspectos técnicos da tecnologia do monotrilha, eu consigo enxergar algumas das vantagens, mas também vejo muitas desvantagens, principalmente de quem, dos moradores que estão próximos da linha, então meu principal ponto é esse, eu espero que tenha um diálogo, e eu gostaria que houvesse uma participação maior da população, das associações em estudos de alternativas, alternativas de projetos, alternativas de modais, dentro do possível. Obrigado.

Edson Napolla: Eu estou participando na condição de representante do escritório Arquiteto Paulo Bastos e Associados, que é a empresa responsável pelo projeto Operação Urbana Águas Espraiadas e eu queria só fazer uma correção rápida em relação ao que foi comentado e é o seguinte, o engenheiro Epaminondas comentou que está havendo uma integração muito grande das equipes responsáveis do Metrô, e das equipes responsáveis dos projetos ligados a Operação Urbana, isso não é propriamente, não diz respeito a situação que a gente verifica, e assim como hoje a gente está percebendo aqui, está havendo uma falta de sincronicidade entre as coisas, a gente que está fazendo um projeto urbanístico que deveria ser a proposta inicial aquilo que vem antes, estão vindo a reboque com soluções que estão mais ou menos cristalizadas, quer dizer a discussão aqui é muito em cima da solução elevada monotrilha, portanto todos os impactos que vão ter em relação a paisagem em relação ao ponto de vista urbano, do ponto de vista da desqualificação daquela área iria ter, seria até contraditório eu fazer uma defesa dessa solução, na medida que o objetivo fundamental de uma operação urbana é a qualificação urbana, dos bairros onde ela se processa, e essa solução ela é danosa para a solução, para a qualificação, se a operação urbana mica todas as administrativas no sentido de construção de HIS, da requalificação do bairro, nas áreas todas que tem ao longo, a franja que ficou totalmente abandonada ao longo do trecho da avenida que foi construída, a Roberto Marinho, antiga Águas Espraiadas, quer dizer tudo isso não vai ser recuperado, não vai ser requalificado se a gente tiver soluções desse tipo, que na verdade acontecem e vem com uma justificativa técnica, sendo que ela não se restringe as questões do Metrô, na questão de circulação, a cidade é o lugar onde a gente mora, onde a gente trabalha, e circular é uma das funções da cidade, as pessoas circulam mais também vivem e elas tem outras funções e portanto o espaço urbano tem que ser qualificado, se o problema é construir o Metrô enterrado, então por que o túnel? Porque para fazer buraco para passar carro eles têm dinheiro, então na verdade essa questão está mal colocada, então eu acho que se a gente fosse pensar do ponto de vista estritamente econômico a solução do túnel não seria interessante, agora fazendo a defesa do ponto de vista urbanístico, o túnel abriu a opção para que se, por exemplo, o trecho correspondente ao Jabaquara se tornasse



um parque, então como é que a gente pode de repente fazendo um projeto de um parque público, que vai valorizar toda região, imaginar que pode colocar um Metrô em cima, que na verdade ele vai correr, e está correndo exatamente em cima do parque, sem pensar no lado do Brooklin que tem um problema, existe um córrego que fica parcialmente, que está canalizado mas está aberto, em que o Metrô se vai colocar, então essas questões têm que ser colocadas nesse momento, e o Metrô eu acho que deveria ter uma postura de discutir e não de impor, eu acho que o que está acontecendo é isso, essa solução está parecendo uma solução fechada, eu acho que existe uma série de outros aspectos do ponto de vista urbanístico, e paisagístico, essa solução é danosa, e não vai ajudar pessoal que em relação as (inaudível) e HIS porque tudo isso faz parte de uma coisa que se tem que ser pensada numa solução global, não existe uma prioridade na questão do transporte, o transporte é uma das variáveis, eu acho que o resto das questões, inclusive da cidade pensada como uma coisa única, uma coisa que tem que ser um sistema integrado, eu acho que essa solução não é satisfatória, então a gente tem que pensar nessas coisas, não adianta a gente tomar uma decisão agora porque vai facilitar o transporte para os próximos anos, a gente tem que pensar por muito mais, num futuro muito mais distante porque essa é a cidade que a gente tem, a gente está amargando a solução, por exemplo, do Minhocão até hoje, então a gente imagina, por exemplo, a gente agora vai construir, vai requalificar, vai fazer uma Operação Urbana e usa uma solução de transportes que na verdade que é o objetivo principal, que é qualificar toda essa região, era isso que eu queria colocar, e eu gostaria de dizer que o escritório, nós que estamos pensando no projeto urbanístico a gente está vindo a reboque, essas discussões tem que ser um pouco mais abertas, se o sistema é um sistema de média capacidade existem soluções com VLT, a questão pode ser colocada numa solução que se não for enterrada por questão de custo, a nossa proposta na verdade é uma proposta de superfície, como se está pensando em fazer em Santos, e na zona portuária do Rio, a zona portuária do Rio vai ser requalificada com Metrô de superfície, então é isso que eu queria colocar, e eu acho que essa discussão está ainda muito no começo, como o rapaz acabou ainda de colocar, esse processo ele está sendo muito mal conduzido, então o objetivo principal da discussão eu acho que é a gente trazer uma solução que interesse a cidade, e não se coloca um fazendo a defesa do Metrô, o pessoal fazendo a defesa do bairro, imaginando somos todos, a cidade é nossa, e temos que pensar numa solução que interesse a todos. Então é isso.

André Borges: Boa noite a todos, obrigado pela breve oportunidade de fazer essa breve apresentação, eu estou aqui pela primeira vez participando dessa audiência, é muito interessante, e chego a conclusão que aqui todos querem um transporte coletivo, novo, moderno, eficaz, e que beneficie toda a população, mas o que eu vi até aqui, é que nada leva a concluir a não ser algumas afirmações emocionais, de que uma ou outra tecnologia é melhor e deve prevalecer, quer dizer a gente viu aqui a defesa do monotrilho, mas nesse estudo de impacto não existe uma comparação entre tecnologias, e também não se vê uma comparação de impacto de uma ou outra tecnologia, a gente está identificando o impacto do monotrilho como se ele fosse uma única alternativa, e a gente está ouvindo de técnicos aqui, que não é, e o que eu ouço também de pessoal de empreiteira, de pessoal da administração pública que o Metrô enterrado, que eu imagino que tenha um impacto ambiental muito menor, hoje em dia ele é quase tão barato e quase tão rápido que o Metrô aéreo, e agora falando especificamente do meu caso, eu estou



numa área, numa rua, eu acho que eu tenho uma vizinha aqui, que não tem nada a ver com nada com o que está descrito aqui, não é nenhuma Miami, não tem avenidas largas, não tem canteiro central nenhum, tem uma rua muito estreita, que eu fico lá imaginando como vai colocar lá um pilar de 15 metros, com um trem passando no meio dos prédios a cada 5 minutos, invadindo a sala o banheiro a piscina o que for, de todo mundo que mora naquela rua, então assim nesse custo não está sendo considerado do valor imobiliário de todas as pessoas que estão vizinhas, imediatamente vizinhas a esse trilho do Metrô, então é isso que eu gostaria que fosse considerado, como o antecessor já disse, que alternativas fossem contempladas, e que não dá para entender como é um trilho de 15 metros vai subir numa ladeira íngreme, sendo que não tem nem espaço para construir aquilo lá, então assim não condiz com o que foi mostrado, não tem nada limpo, não tem nada amplo, e não existem avenidas, onde nos estamos falando, então eu sou proprietário de um imóvel, aliás de 2 imóveis um a 50 metros do outro, cada um deles de um lado da projeção do trilho, ali na Dr. José Gustavo Bush, por conta disso eu estou chegando a conclusão que eu não vou conseguir morar nem um e nem outro lugar, pelo barulho, pela feiúra e por tudo, quer dizer, e eu entendo que todas essas pessoas que estão nessa situação vão perder dinheiro, eu estou me vendo assim perdendo metade do meu patrimônio por conta desse projeto, é isso que eu gostaria assim de colocar a sua apreciação. Obrigado

Marcelo Fay: Eu sou morador do Morumbi há mais de 20 anos, eu convivi com o transporte público dentro do Morumbi por pelo menos 15 anos da minha vida, e na verdade eu vejo a demanda por um transporte de qualidade e útil a população, como uma demanda importante e válida, é claro que não há depreciação nenhuma da proposta que o Metrô seja subterrâneo, ou um monotrilho ou de superfície e assim por diante, o único questionamento que eu coloco ao Metrô é, de qual a viabilidade técnica de um Metrô subterrâneo, dado que os fatos que vocês apresentam nos estudos de viabilidade é o declive grande da região, que é uma característica própria do Morumbi, e o segundo é qual é a viabilidade econômica em termos de geração de externalidades positivas a região, assim como quais são a relação do gasto custo benefício do gasto coletivo, ou seja, do nosso dinheiro em relação a essa proposta, eu entendo as preocupações, tanto do Jardim Morumbi, eu tenho grandes amigos no Jardim Morumbi, eu tenho grandes amigos no Panamby, e eu vejo que existe um grande abismo entre as vontades das populações, que é um abismo social inerente que existe na região, assim como também existe um abismo da visão que as pessoas querem trazer dessa proposta, então eu quero saber como o Metrô pretende incluir a população ao longo da proposta qualquer seja ela aprovada, de forma a garantir que os interesses coletivos sejam escutados mesmo que seja uma solução aérea, mesmo que seja uma solução que vislumbra um parque e assim por diante.

Julia: A Rosa não pode ficar, mas eu queria discordar da forma com quem foi dada o direito de resposta a ela, porque se ela foi citada num bloco, ela deveria ter sido ouvida no final daquele bloco, se você faz no final da audiência pública como foi essa, a resposta fica totalmente sem foco, porque passou muito tempo do que ele falou, e eu acho isso injustificável, e outra coisa quando ele falou de uma forma equivocada de que ela falou, se ele ler a transcrição das audiências ele pode verificar como ela se justificou pela maneira que ele colocou, então eu acho que isso é importante para que seja considerado, se eu tive problema com alguém que me citou



de forma equivocada eu tenho que ter o direito de respostas no final daquele bloco e não no final.

Epaminondas Duarte: Ana Paula site específico sobre a linha, boa sugestão, vai ser, vamos passar para as áreas competentes, rua sem saída, vão realmente verificar como é que o Metrô faz a inserção, e eu estou aqui com seu cartão e a gente vai voltar a conversar, estacionamento de bicicleta é hoje um incentivo que todas as novas estações tem mesmo aquelas que foram projetadas sem estão sendo adaptadas, novamente estacionamento da praça, o Metrô não tem nada a ver com o estacionamento da praça, aquelas desapropriações listadas se foram específicas para estacionamentos, desconsidere, da parte do Metrô, o que eu acho que seria bom se da parte da Prefeitura se continua valendo ou não, não é um projeto do Metrô, pergunto se foi o Metrô ou Prefeitura? Bom eu sinceramente não conheço o procedimento da Prefeitura, se é por valor venal ou não, eu sei que o Metrô é preço de mercado, e eu não sei como é que funciona, mas tem justiça, e se alguém se sente injustiçado tem que ir atrás, eu sou a favor, o monotrilho se pode ser trecho subterrâneo, olha gente o negócio é o seguinte, qualquer sistema pode ser colocado, não é conveniente que o monotrilho seja enterrado, o monotrilho eu vou encarecer, eu vou mudar para uma coisa, se fosse, se houvesse possibilidade já teria sido estudado, o Metrô comparou com outros, claro que comparou e eu até falei, porque que era ele elevado, porque ele não quer ser um divisor, ele não vai ser uma barreira física, e outra coisa, ele sendo elevado ele não tem mais barulho do que já existe, pelo contrário ele tem menos barulho, o motor dele é silencioso. As desapropriações do Metrô serão estritamente necessárias para os acessos, as estações e as salas técnicas, o Metrô considera que a implantação do monotrilho é precedida de uma série de ações que a Prefeitura de São Paulo tem programado, ai você me pergunta, e se a Prefeitura não fizer, bom meu amigo sabe, e se começar, o Metrô vai ser colocado no eixo da Perimetral Sul que a Prefeitura está em obras uma parte, e tem os projetos, o Metrô vai entrar na via parque, certo e eu disse e nós estamos nos adaptando no projeto da Via Parque, o Metrô está, grande falha no problema do elevador, agora o que o Metrô no monotrilho, em todas as linhas novas em obras, é acessibilidade plena, houve essa falha, reclame, mande para Ouvidoria, mande para Secretaria, não é essa a orientação da Secretaria de Transportes Metropolitanos, nem do Metrô e nem da CPTM, a acessibilidade plena, se for necessário o funcionário é obrigado a carregar a ajudar, essa é a orientação do Metrô, da CPTM, vale, bote para quebrar, todas as estações com mobilidade plena, alternativas sim, nos já respondemos ao Ministério Público, foram analisadas todas as alternativas, e me parece que já está no site do Ministério a resposta que o Metrô deu, comparando coisas com coisas, eu, não adiante dizer que o monotrilho na Europa, no Japão, as condições são outras, no Japão tem terremoto, então existem uma série de condições que eles tem que impor, nós temos outro tipo de terremoto mas não físico, então, são coisas diferentes, não dá para ficar comparando, e é o seguinte gente, mobilidade para todos, ganho de tempo de viagem, qualidade de vida, é monotrilho Metrô, com relação a colocação do Paulo Bastos, a equipe técnica do Metrô teve várias reuniões com a equipe técnica do Paulo Bastos, agora o dono dos projetos, chama-se Prefeitura do Município de São Paulo, então apesar das nossas discussões com a equipe do Paulo Bastos, ele esteve pelo menos 2 vezes lá na sala de reunião do nosso diretor, e a princípio tudo bem, tudo de acordo, o Metrô não muda de projeto de ninguém, como o Metrô se arvoraria no direito mudar um projeto de um arquiteto tão



renomado e muito eficiente? Agora o dono do projeto, a contratação do projeto é com a Prefeitura, e o Metrô tem sim tratado com a Prefeitura de todos os problemas que decentemente, a mulher comprou um terreno da Fazenda Pública e o Metrô desapropriou não o Metrô não vai desapropriar, ele vai aceitar, e vai recomendar, esse bate bola existe, lógico que se todos, nós estamos aqui em 150, 200 não sei quantas pessoas, se todo mundo acha que nós temos, o diretor vai atender vai discutir, mas ordenadamente nós temos recebidos todas, todas as organizações listadas aqui, pelo menos uma vez, conceito de bonito, feio, eu acho o trem muito bonito, o conceito não sei se vale muito, barulho eu sinto muito, uma cidade que tem esse tanto de motocicleta, não pode dizer que um sistema com motor sob controle é barulhento, não é, está provado que não é barulhento, viabilidade técnica do monotrilho você vai falar. Eu não entendi Senador Mangabeira só um lado, não, não é dos dois lados, pode estar, mas é dos dois lados eu garanto, isso foi acertado recentemente, é dos dois lados, com relação a custo benefício de um projeto como este, gente eu disse o seguinte, num 2012, num 2014 são 250 mil pessoas, numa segunda fase são 450 mil pessoas transportadas rapidamente, eu mostrei para vocês o tempo de viagem das pessoas, vai sobrar muito mais tempo para pessoa ficar com a família, para descansar de um modo diferente, até para estudar, até para arrumar um outro emprego, mas eu sinto muito é isso mesmo, o Metrô não para, o monotrilho não para, o Metrô não para, ele vai dar muito mais condições, muito mais qualidade de vida.

Presidente Eduardo Jorge: Agradeço a presença de todos e dou por encerrada essa Audiência Pública.

E eu, Helena Magozo, Coordenadora Geral do CADES, lavrei esta Ata, que segue por mim assinada. São Paulo, 17 de dezembro de 2010.

Helena Maria de Campos Magozo

Coordenadora Geral do Conselho Municipal do Meio Ambiente e
Desenvolvimento Sustentável - CADES