



Procedimento da 2ª Audiência Pública com o objetivo de discutir questões relacionadas ao **Licenciamento Ambiental do Projeto Viário da Avenida Sena Madureira.**

(RESOLUÇÃO Nº 69/CADES/2002)

DATA DA APRESENTAÇÃO: 15/12/2010 - HORÁRIO: 18:00 horas.

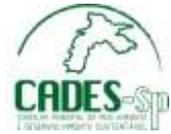
LOCAL: **AUDITÓRIO DO INSTITUTO DE ENGENHARIA**

ENDEREÇO: **Avenida Doutor Dante Pazzanese, 120 - Vila Mariana - 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.
 - Departamento de Controle Ambiental – DECONT – Regina Luisa F. de Barros.

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. Marcos Rodrigues Penido representante da SIURB – 30 minutos.
 - Equipe responsável pela elaboração do Estudo de Impacto Ambiental e Relatório de Impacto Ambiental, pelo Sr. Julio Scotinni representante da Geométrica – 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:

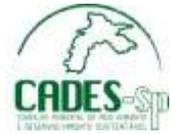
- Empreendedor do Estudo de Impacto Ambiental e Relatório de Impacto Ambiental, pelo Sr. Marcos Rodrigues Penido representante da SIURB – 15 minutos.
- Equipe responsável pela elaboração do Estudo de Impacto Ambiental e Relatório de Impacto Ambiental, pelo Sr. Julio Scottini representante da Geométrica – 15 minutos

5. Encerramento da Audiência Pública pelo presidente da sessão.

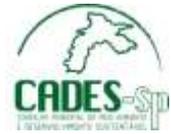
- III – Os inscritos terão direito a uma única manifestação, observada a ordem da inscrição.
- IV – A critério do presidente da sessão, os tempos de exposições e manifestações previstos poderão ser ampliados.
- V – Para garantir o bom andamento da Audiência Pública e a segurança dos participantes, a entrada de pessoas no recinto será permitida somente até o limite de sua lotação.

Presidente Eduardo Jorge: Vamos iniciar a segunda audiência pública com o objetivo de discutir as questões relacionadas ao licenciamento ambiental do projeto viário da Avenida Sena Madureira. O horário previsto: 18 horas. Local: auditório de engenharia. Nossa coordenadora do Conselho Municipal de Meio Ambiente, Helena Magozo, vai explicar as regras da audiência pública que seguem as normas nacionais do Sistema Nacional do Meio Ambiente. Por favor.

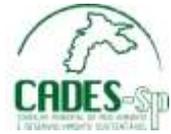
Coordenadora Helena Magozo: Boa noite a todos e a todas. Nós temos então a formação da mesa e, antes da exposição, tanto do empreendedor como da equipe responsável pelo EIA-RIMA, eu gostaria de esclarecer e reforçar que para as pessoas se manifestarem elas precisam se inscrever previamente. Então, desde este momento até o final da apresentação do EIA-RIMA, estão abertas, ali atrás com o pessoal da organização as inscrições pra manifestação. As pessoas se inscrevem ou enquanto entidades, ou enquanto cidadãos ou autoridades. Então eu gostaria de reforçar a importância da inscrição prévia para manifestação. Então passo agora ao Presidente, do CADES, o Secretário Eduardo Jorge, para dar abertura aos trabalhos.



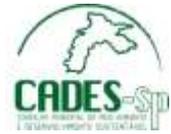
Presidente Eduardo Jorge: Como eu já havia explicado na outra audiência pública, é uma norma da democracia brasileira o licenciamento ambiental regulamentado pelo Sistema Nacional do Meio Ambiente, Ministério do Meio Ambiente, Secretaria Estadual e, no caso, quando a Secretaria Municipal está equipada, que é o nosso caso; fizemos concurso, têm os engenheiros, tem o processo de licenciamento, a prefeitura também pode, sendo órgão local do Sistema Nacional do Meio Ambiente, fazer o licenciamento. É o que está acontecendo na Cidade de São Paulo de 2005 para cá. As tarefas de licenciamento foram repassadas para a prefeitura. Obras públicas e privadas previstas na lei são todas elas hoje licenciadas pela Secretaria Municipal do Verde e do Meio Ambiente. É muito importante ter essa precisão: a Secretaria do Meio Ambiente e o seu Conselho Municipal, que é um devotado da licença final, ou não, apesar de ser um órgão da prefeitura, também é um órgão do Sistema Nacional do Meio Ambiente. Assim, mesmo em obras municipais, como também em obras estaduais, federais e privadas, a Secretaria tem a sua autonomia para fazer o julgamento, formalizar o EIA-RIMA propor modificações e finalmente votar no Conselho Municipal do Meio Ambiente. É o caso dessa obra aqui, que é uma obra principal, mas é licenciada pela SVMA. No caso, sendo um representante do SISNAMA do Município de São Paulo. É importante separar essas tarefas. O empreendedor, no caso é a Secretaria de Obras da Prefeitura de São Paulo. Outro ponto importante é que as pessoas que têm contato com a audiência pela primeira vez ou com pouca intimidade, é que a audiência, ela é um elemento importante de todo o processo de licenciamento, que vai desde quando o órgão referido protocola o seu estudo inicial, começa a ser analisado pelos engenheiros do DECONT, da Secretaria do Verde. Temos as audiências públicas para receber as críticas, sugestões, pedidos de esclarecimento, correções e depois voltam para ser analisado com todas essas sugestões recolhidas nessas audiências públicas para os engenheiros do DECONT para chegar até a decisão final do Conselho Municipal do Meio Ambiente - CADES. Assim, a audiência pública é um local privilegiado de diálogo entre o empreendedor e todos os interessados na cidade. É um momento de diálogo, não é um momento de votação, não é uma plenária, não é uma assembléia popular, é um momento de diálogo para receber críticas, sugestões, correções e esclarecimentos. E depois, todos eles ficam registrados, fazem aqui o processo, e são levados em conta na discussão, na análise dos engenheiros do DECONT. Além disso, o que eu aprendi nessas dezenas de audiências públicas que eu venho acompanhando em empreendimentos públicos e privados, a audiência pública é a oportunidade também de que cidadãos, associações, entidades façam um contato direto com o empreendedor e continuem conversando com ele, discutindo com ele. Levando colaborações, sugestões. Portanto tem essa função também de facilitar para o empreendedor o diálogo com os setores interessados que podem, além da audiência pública, na própria, no próprio órgão público, se for um órgão público ou a empresa privada, se for uma empresa privada, continuar livremente e autonomamente discutindo, se reunindo pra aperfeiçoar o projeto. Assim, é muito importante que tenha esses parâmetros para que não se tenha expectativas em relação à audiência pública que ela não pode cumprir. Ela tem um papel importante, faz parte do processo. É um elemento de democratização no processo essencial, mas nesse sentido que eu falei: no diálogo de crítica e de construção de melhoria do projeto. Feitos novamente esses esclarecimentos, agradeço a presença de todos vocês que estão aqui dispostos a participar e ajudar nesse processo de gestão da cidade e passo a palavra ao representante do órgão empreendedor que é a SIURB, o Secretário Adjunto Marcos Penido. Você tem 30 minutos para sua exposição. Depois tem mais 30 minutos da equipe responsável contratada para fazer o Estudo de Impacto Ambiental que é o Sr. Júlio Scottini. Ele já está aqui? O senhor pode vir pra mesa, por favor? Então é a empresa que ganhou a licitação para fazer o Estudo de Impacto Ambiental inicial que desencadeia o processo de licenciamento. As pessoas podem se inscrever até o final da exposição de 30 minutos, mais 30 minutos. Então tem uma hora de período de inscrição. E aí as inscrições são encerradas. Nós vamos recensear um número de pessoas inscritas para dividirmos o tempo de uma forma mais ampla, organizando de acordo com o número de inscritos. Mas vamos atentar para isso. Tem uma hora de inscrição para que se possam prever os minutos, o tempo destinado a cada uma da intervenção de vocês. Muito obrigado.



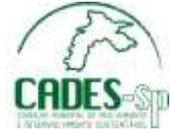
Marcos Rodrigues Penido: Boa noite a todos. Queria cumprimentar o Secretário Eduardo Jorge de SVMA que com muita autoridade tem conduzido todas essas audiências públicas e nos permitido o diálogo com a comunidade para expor todas as intervenções de SIURB. Cumprimentar a Dra. Helena Magozo, Coordenadora geral do CADES, a Dra. Regina Luiza de Barros, chefe do Departamento de Controle Ambiental, nosso colega Júlio Scottini da empresa que é responsável pelo EIA-RIMA, nosso Subprefeito da Vila Mariana, todos os colegas de SIURB, senhoras e senhores, boa noite. Nós vamos nessa segunda audiência retomar a apresentação da intervenção proposta da ligação da Avenida Sena Madureira com Ricardo Jafet, que é interligação esta prevista dentro do Plano Diretor do Município de São Paulo. Se pudesse colocar a apresentação, por favor. A justificativa da execução desse projeto e até chegar nesse momento de apresentação para os fins de obtenção da licença prévia ambiental são as seguintes: Essa obra, ela está inserida dentro do plano estratégico do sistema viário metropolitano da Cidade de São Paulo. Esse plano estratégico, ele vem desde o rodoanel. Hoje nós já temos concluído o rodoanel oeste e o rodoanel sul. E na fase de projetos para implantação, o rodoanel leste. Depois nós temos o anel viário metropolitano que abrange o anel externo da Cidade de São Paulo. O anel do centro expandido onde está inserido essa obra e o anel, o anel central com a rótula e contra rótula. Essa obra, ela está inserida aqui dentro do anel do centro expandido. Agora no próximo slide, por favor, nós podemos ver as avenidas de interligação. Esse é o trecho de ligação da obra, onde nós ligamos a Ricardo Jafet com a Sena Madureira que interliga com a Avenida Brasil, Avenida Sumaré, Marquês de São Vicente, indo pra Avenida do Estado, retornando até a, a Ricardo Jafet. Fechando dessa forma o anel do centro expandido dentro de toda uma lógica de distribuição do trânsito e do sistema viário e também de todo o setor de transporte da Cidade de São Paulo. Próximo... Como estávamos colocando agora na parte de texto, faz parte do sistema viário estratégico, possibilita a conectividade maior entre as regiões de forma independente do núcleo mais central significativo significando o aumento do grau de acessibilidade viária, e com isso nós queremos o quê? Que cada vez menos haja uma necessidade no deslocamento de ter que se passar pelo centro da cidade. Todos os anéis, desde o rodoanel, a intenção é essa, que se circule no centro da cidade, que se circule nos bairros mais próximos do centro da cidade apenas aqueles veículos, apenas aquele transporte que efetivamente tem o destino ou a origem naquela região. Toda a outra parte, ela fica correndo ao largo para que não haja uma sobreposição de movimentos na Cidade de São Paulo que os senhores bem sabem. Acumula 7 milhões de veículos circulando todo dia e concomitantemente 3,8 milhões de veículos, o que nos acarreta um grande volume de trânsito e nos impõe o desafio de, através de projetos de engenharia procurar as melhores soluções para que o deslocamento possa ser o mais rápido e o mais lógico possível. Dessa forma como colocado, ele atende as viagens urbanas e metropolitanas de longa distância e dá acesso às rodovias que tangenciam ou cortam a cidade. Próximo, por favor. Os objetivos é melhorar a circulação viária entre as Avenidas Sena Madureira e Ricardo Jafet é o objetivo primordial. Estabelecer uma nova opção de ligação viária no sentido leste-oeste da Cidade de São Paulo. Próxima... Otimizar a circulação viária na Domingos de Moraes no cruzamento com a Sena Madureira. Um ponto muito conhecido. Um ponto de um jargão utilizado. Um ponto de um gargalo no trânsito na Cidade de São Paulo. E a previsão dessa obra, dessa intervenção desde a década de 70 dentro dos planos, dentro do desenvolvimento da Cidade de São Paulo racionalizar e fechando esse minianel, podendo fazer a interligação entre as cidades e os bairros adjacentes. Agora nós vamos apresentar algumas fotos que são do conhecimento obviamente de todos os senhores aqui, mas que retratam a importância e a necessidade da execução dessa intervenção. Então, nós temos a Rua Nuporanga, a Sena Madureira, Domingos de Moraes com Monsenhor Manuel Vicente. Monsenhor Manuel Vicente com Afonso Melo. São fotos que retratam o grande volume de tráfego que se concentra nessa região. São ruas do entorno e que estão direta ou indiretamente ligadas com essa intervenção que busca o alívio dessa situação de tráfego muito pesado que temos nessa região da, da Subprefeitura da Vila Mariana. É bom ressaltar que essas fotos foram feitas tanto no pico da manhã quanto no pico da noite, mostrando o que é uma situação recorrente e diária, pelo menos, duas vezes durante o dia. Com essas fotos fica constatado aqui no vídeo o que todos passam praticamente todos os dias.



Bom, a origem do projeto. Esse projeto, ele está calçado no Plano Regional Estratégico da Subprefeitura da Vila Mariana. Essa é uma folha constante da Subprefeitura e esse destaque é onde está inserida a obra. Este é o ponto do cruzamento da Domingos de Moraes com a Sena Madureira vindo nessa ligação até a Santa Cruz, aqui ligando com a Ricardo Jafet. A previsão deste projeto é a ligação da Sena Madureira com a Ricardo Jafet, interligando dentro de todo o mini, do anel viário metropolitano e do minianel estratégico da cidade. No item 11 do Plano Regional Estratégico da Subprefeitura está a construção da ligação da Rua Sena Madureira até a Santa Cruz. E aqui já detalhando, a abertura da via projetada até a Santa Cruz e a execução do túnel sob a Domingos de Moraes com a previsão de no próximo quadriênio, quando foi feito em 2009, estar executada essa obra. Aqui nós procuramos sobrepor à imagem do projeto que está se propondo, que está se apresentando hoje para, com a solicitação do licenciamento ambiental com aquilo que está constante do, do Plano Diretor da cidade e da lei. O que nós temos em verde é o núcleo desse projeto. A ligação da Avenida Sena Madureira com a, a saída dela aqui já próxima a Rua Vergueiro. Existe esta previsão dentro de um plano macro da cidade até 2016 de se permitir essa ligação através da Santa Cruz. Nesse momento, a... a nova, a obra se sobrepõe inteiramente dentro do que o plano regional está prevendo e utilizando o sistema viário existente para distribuição. Uma segunda etapa poderá vir a ser estudada dentro, fazendo essa ligação com a Santa Cruz, utilizando nesse trecho o linhão da Eletropaulo. Cabe ressaltar que pela largura deste linhão, bem como da situação existente aqui no desemboque próximo a ligar com a Santa Cruz, existe uma necessidade grande de alargamento, o que virá a trazer um volume considerável de desapropriações. Então nesta primeira etapa, está se sobrepondo integralmente a questão do problema regional estratégico e utilização do sistema viário existente, permitindo a ligação precípua da lei, da Ricardo Jafet com Avenida Sena Madureira e a ordenação do trânsito nessa região. A implantação do projeto. Essa é uma foto aérea da região, onde estará inserido esse projeto. Na próxima já podemos ver. Aqui é a ligação, aqui na região da Chácara Klabin com a Sena Madureira, com os emboques e desemboques do túnel, permitindo a continuação da ligação da Rua Vergueiro, de quem vem da Ricardo Jafet num fluxo direto para a Sena Madureira e interligando com a Avenida Brasil, Sumaré, fechando todo o circuito. Próxima... No estudo dessa obra foram analisados todos os movimentos existentes e a forma que se dará a distribuição do tráfego, do tráfego nessa, nessa região. Nós podemos ter, ele continuando aqui pela Dr. Flávio pela Rua Vergueiro. Ele embocando direto pela Sena Madureira. Indo para Avenida Brasil. Voltando da Sena Madureira. Permitindo o retorno na Domingos de Moraes. Ou seja, todos os movimentos ficam contemplados no estudo. Próxima... Aqui numa simulação se vê as mãos de sentido e a forma de ordenamento do trânsito feito em conjunto com estudos da CET. Aqui nós temos um pouco mais de detalhe dos nomes das ruas que são de conhecimento de todos, apenas pra destacar e mostrar a inserção urbana desse, desse projeto. Próximo... Para esse estudo, existe um desafio no nível da engenharia que é a questão do túnel passar sobre a linha do metrô. Tudo isso faz com que se determine a cota do túnel, bem como todos os reforços e todas as soluções de engenharia que podem, que devem ser utilizadas para que não atrapalhe em nada o metrô e ela seja uma passagem em um túnel totalmente seguro. Então nesse ponto nós temos um traçado em perfil da região norte, da região norte do túnel, onde está aqui uma distância considerável da linha do metrô. E a próxima, o perfil sul que exigiu um maior detalhamento, um maior nível de detalhe que é a proximidade e toda a questão do reforço da cobertura do funcionamento desse túnel. Próximo, por favor... Essa planta que é de 1984, ela é a planta oficial que está registrada na Prefeitura de São Paulo. Ela está em CASE e mostra a implantação oficial do loteamento. Nesse loteamento podemos ver aqui a Rua, se não me engano, é Rua São Gilberto, que até hoje ela vem e termina neste encontro aqui. O projeto do loteamento já previa o prolongamento em duas faixas da, da Rua São Gilberto até esta rotatória. Esta é uma via já prevista dentro de todo o sistema viário da cidade e dentro do próprio loteamento quando de sua concepção. Ou seja, não está se criando um novo arruamento, não está se criando um novo sistema viário, mas simplesmente respeitando aquilo que está cravado e aprovado dentro da Prefeitura de São Paulo numa distância de acordo com essa planta, com esse loteamento de 23 metros que devido ao tempo passado e todas as configurações já implantadas. A planta está aprovada com a largura de 23 metros e na



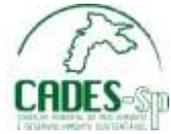
verificação que foi feita “in loco”, foi constatada a largura de 20.46 metros. Largura esta em que se encaixará o projeto, a previsão do prolongamento desse projeto. Aqui já colocando a foto, uma foto do Google ainda. Uma foto que se vê ainda o prédio na fase de canteiro de obras e o prolongamento da via São Gilberto inserida entre o loteamento e o terreno onde está construído o prédio, respeitando aquilo que está previsto no, no projeto do loteamento aprovado na Prefeitura. Aqui os senhores podem ver que na região ao lado da piscina já foi até prevista a, a curvatura da rotatória que consta no projeto aprovado e ele seguindo aqui na área do linhão da Eletropaulo. Próximo, por favor. Aqui é um corte da via projetada com 20,4 metros. Um corte nessa, nessa vista aqui aonde nós temos duas faixas de veículo em cada sentido, um canteiro central de um metro, passeios de ambos os lados, os muros existentes e uma previsão de implantação de barreira acústica a ser detalhada no projeto executivo devido à proximidade da via tal qual é utilizado em várias estradas e várias outras soluções. Isso aqui, ressalto, novamente, é objeto de detalhamento no projeto executivo. Aqui são fotos aéreas já de novembro desse ano em que se verifica o espaço existente para a implantação da via entre o condomínio e o prédio. Os senhores já veem já na, na fase de construção. E o segmento da, da via dentro da área do linhão. Aqui também fica caracterizado o espaço deixado dentro do linhão e aqui os senhores vêem que existe uma, a execução de alguns muros que o alinhamento previsto está sendo verificado. São até muros duplos que muito provavelmente estavam inseridos nesse ponto e, por precaução, foram colocados um pouco mais dentro do linhão, mas a única intervenção que poderá ser feita em alguma edificação será a correção e a volta desses muros para dentro do, do previsto na escritura ficando a via dentro do linhão da Eletropaulo. Aqui mais uma, uma foto também agora de novembro em que se vê o espaço projetado de acordo com o previsto no loteamento, o prédio e a, o prolongamento da São Gilberto nesse ponto em que ela encontra a Dr. Barros Cruz. Mais um detalhe, aí já entrando dentro da área do linhão aonde ela segue até a Domingos de Moraes. É bom que se coloque que essas fotos foram realizadas num sobrevôo agora realizado no mês de novembro desse ano. Próximo. Sistema viário. Vamos dar uma olhada no sistema viário, como é que ele fica. Essa interligação nesse ponto permite toda essa ligação que vem desde a região leste, pegando a Ricardo Jafet, podendo fazer esta interligação já com a zona sul. Denota-se bem a necessidade para que se faça toda essa ligação, que se tenha toda essa linha sem a necessidade de cruzar o centro da Cidade de São Paulo para chegar desse ponto até esse, você podendo vir. E dentro de um sistema viário logicamente e racionalmente estudado pela CET, você tenha as interligações radiais no entorno da cidade. Próximo, por favor... Os, as características viárias. O acesso de veículos nos túneis. Serão permitidos motocicletas, bicicletas e transporte público junto ao, ao tráfego compartilhado. A velocidade nos túneis recomendada de 60 km. Claro que a ser aferida pela CET quando da implantação. E nos desemboques a velocidade recomendada com o tipo de cada via. Conforme o tipo de via na cidade, já existe uma, uma norma aí, uma determinação para velocidade de cada via que será devidamente sinalizada pela CET quando da, da efetiva implantação da obra. Próxima. A estimativa do tráfego do túnel para os anos de 2010 e 2030. Simulação feita dentro de todas as, os sistemas lógicos e os sistemas matemáticos de cálculo que são utilizados tanto pela CET, como no Brasil e são sistemas internacionais de cálculo. Há um crescimento estimado de 12%, ou seja, o que se espera, o que se contempla a esse projeto é uma melhor distribuição do, do fluxo de transporte. Não que todo transporte irá ser chamado para essa, para essa obra. A ideia é que você tenha uma melhor distribuição desse fluxo e de acordo com todos os, os estudos, esse crescimento nesses 20 anos será de 12%, sendo em cada sentido hoje 1737, em 2030, 1930 e nos dois, nos dois sentidos 3474 e 3859 em 2030. No pico da tarde em cada sentido veículos/hora 2300 hoje para 2576 em 2030 e nos dois sentidos 4600 hoje, 5152 em 2030. A ligação entre as Avenidas Sena Madureira e Ricardo Jafet prevê, além da execução dos túneis, intervenções complementares no sistema viário existente como garantia de equacionamento e compatibilização da capacidade viária com o novo fluxo proposto. Dessa forma, serão feitas readequações geométricas, nova sinalização horizontal e vertical de acordo com esse novo funcionamento da via que se dá após a execução do túnel, travessias de pedestres nos locais aonde há um maior fluxo. Locais esses determinados em parceria com a CET e o conhecimento das Subprefeituras. Sempre o subprefeito é consultado nesses casos



para informar os locais aonde há uma maior travessia de pedestres e que há necessidade da implantação da travessia. Toda sinalização semafórica e o controle da velocidade como coloquei, no túnel 60 km por hora dentro do formato desse projeto, bem como o tipo de via. Se for uma via arterial, se é uma via secundária que cada uma tenha o limite estipulado pela Companhia de Engenharia de Tráfego que regulamenta todo o ordenamento viário da cidade. Agora nós vamos para conhecimento de todo, esse projeto. Ele segue o que está implantado no Túnel Airton Senna. São a mesma concepção, o sentido da faixa de rolamento, a largura da faixa e toda a proteção de capa e mesmo o seu formato e maneira executiva. Aqui já aparecem mais detalhes com o sistema de ventilação, o sistema da parede de separação entre os túneis. Aqui a parte do Tunelão quando já há uma aproximação. Também um maior detalhe com a segurança da travessia de pedestres. Também a separação física entre cada sentido. O emboque. E aqui dá pra se notar a questão da manutenção de pistas locais e as pistas que serão executadas para o túnel, para que se, não se com isso se elimine nenhum sentido de transporte. Com isso não se elimine nenhuma via hoje de ligação, simplesmente uma melhor utilização das vias, uma racionalização delas e uma interligação com toda a malha da cidade. Próximo, por favor... Os benefícios dessa obra com relação ao, ao tempo de, de transporte. Nós temos na situação atual no sentido Sena Madureira no pico da manhã: 24 minutos para ligar do trecho do Viaduto Saioá à Rua Nuporanga e entre picos de 12 minutos. Com a implantação do túnel nós teremos no pico da manhã: 7 minutos e entre picos: 4 minutos. No sentido Viaduto Saioá no pico da tarde: 16 minutos hoje contra uma previsão de 5 minutos após a implantação do túnel e entre picos 7 minutos hoje, passando a 3 minutos após a implantação da obra. Próximo, por favor... De acordo com avaliação de Modelos de Emissão de Poluentes em Simuladores de Tráfego da Universidade Federal do Rio Grande do Sul e considerando os volumes de tráfego esperados que de acordo com todos os estudos já apresentados, nós teremos a redução na emissão de poluentes de monóxido de carbono de 4,17 ton./dia, óxido de nitrogênio: 0,56 ton./dia e de hidrocarboneto: 0,47 ton./dia. Próximo, por favor. Aqui uma maquete apenas ilustrativa pra mostrar a implantação, a inserção do túnel na cidade. Aqui o emboque na Sena Madureira. Conforme colocado, aqui está o emboque. As vias laterais continuam e a, o túnel segue por aqui e nós temos também a opção de fazermos à rotatória aqui de quadra e também do acesso ao túnel. Próximo, por favor. E aqui o emboque na Carlos Cruz aonde também se vê duas faixas em cada sentido e a manutenção das vias locais, o que permite a total distribuição do tráfego e a melhor velocidade em cada sentido. Podemos passar para relator do EIA-RIMA, então ao Engenheiro Júlio Scottini para apresentar as questões ligadas ao EIA-RIMA. Muito obrigado pela atenção.

Coordenadora Helena Magozo: Nós vamos ter a apresentação do Sr. Júlio Scottini, representante da Geométrica, empresa contratada para o EIA-RIMA. Eu queria reiterar a informação pra vocês da necessidade da inscrição prévia pra manifestação e que a inscrição está aberta ali no final da sala. As pessoas que tenham interesse em se manifestar, se inscrevam.

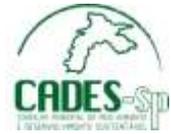
Engenheiro Júlio Scottini: Boa noite a todos. Próximo, por favor. Primeiramente colocar que a inserção do empreendimento em relação ao distrito. Nós estamos inseridos no Distrito da Vila Mariana da Sena Madureira. Aqui é a Rua Embuaçu. Aqui é a Rua Vergueiro. É o Distrito da Vila Mariana e ele está todo inserido dentro deste distrito. Próximo. Algumas fotos aéreas complementares atualizadas de novembro agora de 2010. Aqui é a Sena Madureira, a Domingos de Moraes, Monsenhor Manuel Vicente e mais ou menos a entrada do túnel está um pouco aqui pra baixo. Próximo, por favor, Aqui é a condição da Sena Madureira. Aqui sentido Domingos de Moraes. A condição do outro lado do túnel, da saída do túnel. Aqui mais ou menos a Souza Ramos e o desemboque, e o emboque e o desemboque aqui mais ou menos nessa altura. Próximo, por favor... A mesma condição que o Secretário já tinha mostrado na mesma foto. Finalmente aqui a Rua Embuaçu e a Rua Itaprias e com a Rua Vergueiro aqui atrás. Uma



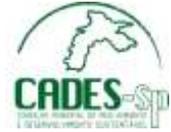
condição importante sempre no Estudo de Impacto Ambiental é a gente definir áreas de influência. Na verdade a área de influência é uma, uma forma preliminar, não é uma forma final. Uma forma de tentar preliminarmente definir áreas que poderão ser mais afetadas pelo próprio empreendimento como uma forma de circular os estudos onde eles devem ser e o tipo de informação que a gente busca em cada um dos lugares. Então, aqui foi estabelecido o Distrito da Vila Mariana como uma área de influência indireta. Uma, uma cessão de área de influência direta são mais ou menos uns 500 metros de cada lado e a área diretamente afetada que é exatamente onde será construído, o ponto onde será construído o empreendimento. Próximo, por favor. A gente vai começar agora a colocar um pouco em relação às principais informações da região de inserção do empreendimento em termos dos meios tradicionalmente estudados. O meio físico, o meio biótico e o meio socioeconômico. Em relação ao meio físico, sempre se tratando de uma área, de um túnel particularmente, é importante a questão geológica, geotécnica pra gente ter certeza de ser um material com bom comportamento e ter uma expectativa em relação à obra das dificuldades dele. O empreendimento está inserido dentro da bacia de sedimentos terciários da Bacia de São Paulo. São Paulo essencialmente tem um ao redor dele, com as planícies aluviais junto aos rios e por dentro uma bacia de sedimentos terciários. É uma área, uma região relativamente estudada com muitas obras, muitas obras que a gente conhece aí de túnel e de metrô. Na verdade, nessa região são materiais similares a esses que serão encontrados lá. Então é uma área em média muito bem estudada em termos geológicos e geotécnicos e toda obra civil no túnel especificamente exige certos cuidados em relação à sua execução pra não ter nenhum problema. Agora, de qualquer forma, de início é um material que é adequado pra esse tipo de construção. Próximo, por favor. Cabem algumas observações da questão da geotécnica: não foram encontradas ou observadas rochas, no caso, rochas que exijam detonação ou explosão, na verdade. Então, têm rochas, mas não são rochas, são rochas que não exigem esse tipo de construção. O substrato tem bom comportamento, tanto para escavação, que é na parte de túnel, como estabilidade de modo geral ou até para uso como aterro como será no desemboque dos túneis. E finalmente, o nível da água está aproximadamente a 15 metros e deverá ser rebaixado totalmente para execução dos serviços e garantia da estabilidade das obras. Próximo, por favor. Outra condição importante em relação ao meio físico é a situação das sub-bacias onde está inserido o empreendimento. O empreendimento está exatamente num divisor de águas e por isso mesmo ele não tem inserção, não tem nenhuma intervenção direta em corpo d'água, tanto na Bacia do Ibirapuera como na Bacia do Ipiranga, onde está colocado realmente é um divisor de águas e é uma outra condição favorável nesse empreendimento, que ele é um empreendimento de admissão de curso d'água diretamente. Próximo, por favor. Finalmente na parte do biótico, foram levantados, dentro da estimativa realizada serão atingidas 216 exemplares arbóreos. Essencialmente árvores exóticas, com algumas nativas e que têm uma função basicamente aí dentro da paisagística do canteiro da Sena Madureira e alguma coisa do outro lado, naquele terreno lá que é o linhão da Eletropaulo. Próximo, por favor. Em relação à fauna, não foram constatadas nenhuma espécie rara ou ameaçada de extinção. É uma condição, na verdade, que não é novidade. É o que acontece sempre nessa área urbana de São Paulo. É uma área muito urbana, muito consolidada e então, realmente não são esperadas espécies raras nessa distinção. Condição confirmada no estudo. E é possível que ocorram de forma ocasional, indivíduos errantes de espécies mais sensíveis, mas isso ocorre em toda a cidade, particularmente em Bairros Jardim. Próximo, por favor. A região de inserção do empreendimento, a gente vai dar um panorama um pouco como é, muita gente, a maioria das pessoas aqui conhece, mas a gente vai dar em relação a números, como é essa região comparativamente ao município. De um modo geral é uma região muito bem servida, em termos de, de equipamentos sociais e outros, como a gente vai ver aí. Próximo, por favor. Em relação à renda, a gente tem aqui o Distrito da Vila Mariana, o Município de São Paulo, comparar rapidamente dois números. As condições do Distrito da Vila Mariana até um salário mínimo e a do Município de São Paulo. Obviamente o Distrito da Vila Mariana há um percentual muito menor, são percentuais, e em relação às faixas mais altas, isso inverte. Então obviamente o Distrito da Vila Mariana tem uma condição em média muito superior à média do município. Próximo, por favor. Em relação à educação, esse perfil se confirma. O distrito tem



condições de ensino superiores à média do município, podemos perceber pelo ensino médio completo pela média de anos de estudo e a população do distrito tem acima de 12 e na média do município acima de 7. E a mesma coisa com o ensino fundamental. Próximo, por favor. Em relação a saneamento, a cidade como um todo tem, tem condições relativamente parecidas, seja na rede de água e com, com rede de esgoto. O Distrito da Vila Mariana na parte de rede de esgoto um pouco superior. E com lixo coletado também uma condição similar. Neste quesito são condições mais próximas à média do município. Próximo, por favor. Outra condição interessante é como, em relação ao empreendimento, como ele está inserido em relação ao uso do solo, a região onde ele está inserido Como é o uso do solo? Então a gente pode perceber aqui que junto, aqui é a Domingos de Morais e Sena Madureira. A gente tem um núcleo aqui vermelho que é relativo a comércio e serviços. O resto da região de inserção nele é uma região verticalizada que está já é vertical e está se verticalizando cada vez mais, de médio e alto padrão. E já aqui, já próximo já da Ricardo Jafet já tem outras regiões e que é um residencial horizontal de médio e alto padrão que ocorre mais por aqui e que, na verdade, está no processo contínuo de verticalização. Especificamente na faixa que será, que haverá intervenção, digamos que a área diretamente afetada, nós temos duas ocupações irregulares, uma é a Coronel Luis Alves onde estima-se que existam mais ou menos 50 imóveis nesta, nesta ocupação. E a segunda ocupação irregular na Souza Ramos. Aquela ocupação, a Luis Alves é muito mais recente. Essa ocupação da Souza Ramos realmente é uma ocupação muito antiga, superior a 50 anos, algumas notícias e estima-se que existam aproximadamente 75 imóveis nesta ocupação. Em termos de área diretamente afetada, que será afetada, existem exatamente essas duas condições de ocupação. As outras áreas, realmente como esta, esta região aqui então são áreas, na verdade, áreas públicas. O Plano de Reassentamento: A condição que a Prefeitura atende esse tipo de reassentamento, esse tipo de condição que existe ali de ocupações irregulares. A identificação tem esses três passos. Primeira, a identificação socioeconômica das famílias para um diagnóstico de atendimento, para entender como essas famílias funcionam. Quantos anos estão colocados naquele local. Qual o número de famílias e sua condição econômica em geral. Previsão de unidade habitacional definitiva na região mais próxima possível e um trabalho social junto às famílias atingidas antes e durante e após todo o processo de intervenção. Então isso aqui, isso é uma condição que vem em várias obras do município e a mesma condição que deve ocorrer lá. Próximo, por favor. Em relação aos impactos ambientais e medidas definidas. Essencialmente o trabalho foi pensado em atender cada momento, o EIA foi montado em atender cada momento do projeto, o planejamento pré-obra, a etapa de obra e o pós-obra para tentar em cada momento atender essas, essas, as condições de impacto e minorá-las já que num primeiro momento, mitigá-las num primeiro momento como acompanhar o seu desenrolar e prever, e ter um sistema de supervisão prevendo o acompanhamento de, dessas condições todas e qualquer medida adicional será tomada a partir da identificação de uma condição que não está devidamente atendida. Então, no planejamento pré-obra a primeira condição começa com o Programa de Gestão Ambiental. Esse Programa de Gestão Ambiental, ele vai continuar ao longo de toda a obra, tanto, ele começa antes da obra, na verdade, acompanha todo o período de obra e posteriormente também na pós-obra até o encerramento do processo ambiental e de todos os impactos identificados. Na verdade, nessa etapa de pré-obra, há uma montagem do sistema com um controle de todas as licenças. A obra só começa com todas as licenças e autorizações absolutamente adequadas. É montado um organograma e um cronograma ambiental, ou seja, quem é responsável pelo atendimento na obra de cada um dos quesitos identificados. Tem um cronograma desse atendimento. A ideia é ter um cronograma exatamente pra ver quem atende e quando atende. E são definidas as medidas projetadas e complementares, todas já levantadas no processo, como elas vão ser atendidas em cada pessoa. Outro programa que inicia já antes da obra é o Programa de Comunicação Social. O Programa de Comunicação Social, ele prevê o atendimento de todas as demandas de informação. Seja do início da obra, como será o tempo que ela vai demandar a informação do atendimento das ocupações irregulares. Como essas pessoas serão atendidas. A ideia é ter um canal de comunicação para primeiro, informar antecipadamente ao público que têm e que sofrerão algum tipo de intervenção pela obra e qualquer outra condição de falta de informação,



atender num tempo específico. Outra condição de pré-obra é a consolidação e o atendimento às ocupações irregulares. Então é todo aquele processo que nós vimos isso num momento de pré-obra, ele tem uma consolidação disso e é feito esse atendimento de acordo com aquele processo que foi estabelecido ali atrás. Outra condição também do pré-obra, é realizado o detalhamento de estudos, projeto executivo. A obtenção de autorizações complementares, monitoramento geotécnico. É definido, consolidado o Programa de Monitoramento Geotécnico que está previsto no processo. Consolidado o Plano de Ação de Emergências. Um projeto de tráfego e sinalização para época de obra. E são obtidas as licenças e autorizações solicitadas, as licenças e autorizações específicas. Nesse caso é importante lembrar que nessa etapa já é definido uma compensação pela supressão de vegetação que é uma compensação obrigatória por norma e que é diferente do Programa de Compensação Ambiental que a gente vai ver aqui embaixo. Finalmente, aqui a própria questão de áreas contaminadas. Toda essa etapa e todo esse sistema são montados numa pré-obra. Finalmente, nessa etapa também tem a consolidação do Programa de Compensação Ambiental que é um programa obrigatório, previsto pela Lei do SNUC, onde 0,5% do valor do empreendimento é destinado à implantação de uma Unidade de Conservação de Proteção Integral. Temos duas compensações previstas, uma pela supressão de vegetação, que tem uma norma já específica, definida pela SVMA, onde são todos os indivíduos são identificados e a partir disso há uma compensação de um número de plantio de árvores. E outro que é o Programa de Compensação Ambiental que por ser uma Unidade de Proteção Integral obrigatoriamente por lei, essa verba será destinada aos programas do município de criação de novas Unidades de Conservação. Próximo, por favor. Na etapa de obra, continuamos com o Programa de Gestão Ambiental. Exatamente é o controle do atendimento de todas as licenças do próprio estudo e todas as exigências que virão do DECONT, da Secretaria do Verde e do Meio Ambiente têm determinadas características que dentro do Programa de Gestão Ambiental, elas são acompanhadas para ver se a obra o tempo todo está atendendo o que as licenças exigem e esse Programa de Gestão Ambiental, na verdade, ele sistematiza todas as informações do que, dos licenciamentos e do que está ocorrendo na obra para qualquer dúvida, seja da Secretaria do Verde e do Meio Ambiente ou qualquer outra informação que tenha que ser dada, essas informações sistematizadas conseguem ser levantadas de modo mais ágil. Outra condição importante nessa etapa é o controle do organograma de responsabilidade. Aliás, sempre a gente define de Impacto Ambiental é da responsabilidade a quem tem que atender cada questão. Então dentro da construtora contratada, tem um responsável técnico pelo atendimento de todas as questões ambientais. Ele é definido e indicado, e, essa pessoa passa a responder pelas questões, pelo atendimento às questões ambientais. Da mesma forma é acompanhado o cronograma das medidas ambientais e eventualmente definidas as medidas complementares. Esse é o sistema que é uma condição importante e qualquer condição complementar que seja necessária, dentro do Programa de Gestão Ambiental, isso é uma equipe que está montada pra fazer isso, dentro desse Programa de Gestão Ambiental. Qualquer medida adicional complementar para atender uma questão que não está sendo adequadamente atendida é definida uma medida exatamente para solucioná-la. O Programa de Comunicação Social permanece nessa etapa, exatamente para essa situação como apoio à gestão ambiental e a todos os usuários e pessoas que sofrerão intervenção nas proximidades. Finalmente, medidas específicas dentro da obra, que é aquilo que eu tinha falado aqui da responsabilidade técnica, quem é o responsável técnico pelo atendimento das questões ambientais dentro da obra. Uma questão de treinamento, quer dizer, treinamento aos operários, encarregados e engenheiros que vão trabalhar dentro da obra, seja para trabalhar no túnel, seja com as questões de resíduo sólido, seja com a intervenção junto às áreas próximas e coisas desse tipo. A definição do canteiro, provavelmente será na própria área da obra. É normal. É uma área muito difícil de ter espaços livres. O canteiro sai dentro da própria área. E a implantação também nessa etapa de obra que é a implantação da operação dos planos previstos anteriormente, ou seja, monitoramento, a idéia é ter um monitoramento online da execução do túnel. O Plano de Ação de Emergências. Para qualquer questão que surja, tem que ter uma resposta pensada e um organograma de ação, a quem toma a ação e quem é informado e identificado de cada uma das situações. A situação do tráfego, quer dizer, o tráfego, eventuais



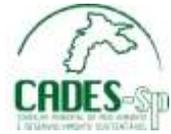
desvios do tráfego ou dificuldades, ou caminhos de serviço serão todos definidos nessa etapa, sinalizados, enfim, e informados também pelo Programa de Comunicação Social. E mais uma vez a questão das medidas complementares e/ou adicionais necessárias para cada um desses casos. Próximo, por favor. No Programa de pós-obra, na condição de pós-obra, nós temos a continuidade, o encerramento, na verdade, começa a encerrar as coisas. É um Programa de Gestão Ambiental onde há o controle do atendimento de todas as licenças do encerramento. Tem muitas licenças ou autorizações que têm um sistema de encerramento. Os termos de compromisso têm que ser encerrados. Os plantios realizados vão ser vistoriados e aceitos ou replantados se não aceitos naquele momento. Então o Programa de Gestão Ambiental fica até o encerramento do processo da licença de operação especificamente. A questão do organograma e das responsabilidades até o final e o cronograma ambiental e as medidas complementares exatamente, encerrando essa condição. O Programa de Comunicação Social encerra as suas atividades também na pós-obra. Logo após a pós-obra um, dois meses para tentar encerrar essas informações necessárias no de último momento. E medidas específicas na pós-obra são essencialmente essas: o encerramento e recuperação de canteiro, encerramento de todas as demandas ambientais e ajustes eventuais na etapa de operação. Obrigado.

Coordenadora Helena Magozo: Vamos passar para as manifestações, começando com o sr. José Jorge Curi.

José Jorge Curi: Boa noite a todos. Em primeiro lugar eu quero ressaltar a grande diferença desse projeto que foi apresentado hoje em relação ao projeto que foi apresentado na primeira audiência pública. Eu estive presente na primeira audiência. Estive presente também na SIURB, na reunião que foi promovida pelo pessoal da SIURB e estou aqui agora pra enfatizar alguns pontos que eu considero ainda importantes. Parabéns pela atualização, em primeiro lugar, porque isso foi fundamental para que nós entendêssemos e compreendêssemos o projeto, porque até então na primeira apresentação os dados eram antigos, antiquados, ultrapassados. Os mapas que eram apresentados e as fotos que eram apresentadas não espelhavam a realidade. Esse sim está mais atualizado e demonstra mais confiança pra todos nós. Continuo preocupado com o sistema viário. O desemboque do túnel que sai na Rua Embuaçu, daí segue para a Avenida Ricardo Jafet. Uma parte e a outra parte de todos os veículos que se dirigem ao ABC e que se dirigem ao Ipiranga continuam passando pela Rua Itaprias que fica exatamente ao lado do Hospital Sepaco e em todas as ocasiões foi afirmado que o DSV, a CET cuidaria de recompor a sinalização dessas vias pra permitir o fluxo desse tráfego. Eu não acredito, até porque as ruas não mudarão de tamanho. As ruas vão continuar do jeito que estão. Eu não acredito que elas terão a vazão suficiente para todo esse tráfego que vem do túnel da Sena Madureira. Continuo preocupado com as entradas do hospital que estão ali ao lado. Continuo preocupado com o fluxo de tráfego da Rua Itaprias que hoje já é congestionada em horários de pico e não estou vendo solução apresentada e não concordo em empurrar pra frente, colocando isso a cargo da CET, do DSV. Essa é minha preocupação. Muito obrigado.

Coordenadora Helena Magozo: Sr. José Gronsk da Klabin Residence, por favor.

José Gronsk: Obrigado pelo direito de poder falar. Realmente essa apresentação melhorou um pouco, tirou algumas dúvidas nossas. Agora, nada foi falado sobre o chamado, linhão, que é aquela torre de alta tensão que passa do lado do nosso condomínio e a gente tem uma dúvida, quer dizer, aquilo lá não é um poste de luz comum. Aquilo é uma linha de condução de alta tensão e o que vai acontecer com aquele linhão? Se ele ficar no meio desse túnel e tiver um acidente, vão encerrar o túnel? Daí ele vai ter que ficar interrompido e vai parar de passar carro



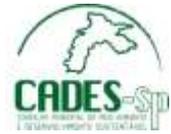
por lá? Qual que é a função de um túnel onde ninguém garante que todos vão dirigir bem, ninguém vai poder bater nesse túnel? Então a gente tem uma preocupação com essa linha de alta tensão que passa ali em cima.

Coordenadora Helena Magozo: Sra. Anaila Nascimento da Associação Souza Lopes. E por favor, se prepare o Heitor Marzagão Tommasini que é o próximo inscrito.

Anaila Nascimento: Boa noite a todos. Agradeço a oportunidade. Para nós que somos moradores, estamos com algumas dúvidas. Tipo: Estamos há bastante tempo, ali principalmente na segunda desapropriação que foi falada. Então, tem muita gente que está querendo saber prazos. Eu vi que a gente vai ter que procurar o programa, para nos informar, mas esse contato nós pegamos onde e com quem? É isso que nós estamos querendo para estarmos informado exatamente do tempo que temos e etc. É isso. Obrigada.

Coordenadora Helena Magozo: Sr. Heitor Marzagão Tommasini. O Heitor está inscrito pelo Coletivo das Entidades Ambientalistas de São Paulo.

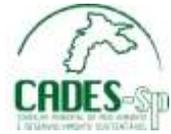
Heitor Marzagão Tommasini: Boa noite a todos. Eu estou aqui representando o coletivo das Entidades Ambientalistas do Estado de São Paulo, mas sou também Presidente do Conselho Deliberativo do Movimento Defesa São Paulo. Esse caso do licenciamento dessa obra nos está chamando muito a atenção por vários motivos. E ontem na reunião do coletivo que teve na sede do Sindicato dos Advogados do Estado de São Paulo, o movimento ambientalista do estado está repercutindo uma manifestação muito grande por todo o estado com a preocupação dos processos de licenciamento que vem ocorrendo, não apenas pelo Governo do Estado de São Paulo, também pelo Governo Federal, e também pelo município, ou seja, há um processo, além de nós entendermos como um movimento ambientalista legítimo representante de todas essas entidades de um processo de um desmonte efetuado no sistema de licenciamento, no sistema ambiental do estado, nós estamos também denunciando que isso vem ocorrendo também um desmonte dos instrumentos de licenciamento, que no caso são os Estudos de Impacto Ambiental, dos seus Relatórios de Impacto de Meio Ambiente e o efetivo, e a efetiva participação da sociedade. Vejam essa audiência pública aqui e esses estudos, ele não é um favor que o poder público presta, é uma obrigação prevista em lei e uma conquista da sociedade. Então, é um dever do poder público ao elaborar estudos de impacto de meio ambiente, elaborá-lo com a maior precisão possível porque o objetivo dessas audiências públicas e desses estudos é exatamente informar a população para que ela conheça profundamente o que está sendo feito. E, assim essa discussão possa ser feita com qualidade, com as informações claras, precisas, atualizadas, de forma que as pessoas tenham condições de participar e interferir no processo que é um processo democrático na participação, nas questões ambientais que hoje evoluíram e preocupam tanto a sociedade brasileira como estão preocupando hoje. Nós não estamos falando de um ambiente não impactado, estamos falando de uma cidade como São Paulo, onde qualquer intervenção, uma área altamente impactada onde qualquer intervenção, ela gera impactos enormes que não podem ser não apreciados pelo órgão empreendedor. Não podem ser não apreciados por quem elabora os estudos e tampouco, não apreciados pelo órgão licenciador. No caso é uma questão típica aqui porque o que nós chamamos de autolicensing, porque o órgão empreendedor é o Governo, que é também o órgão licenciador que é o próprio Governo que faz exigências do Governo para si mesmo. Mas há também propostas, estruturas de Governo para elaboração de projetos de Governo. Então muitas vezes se denuncia ou pelo menos se questiona esse processo de licenciamento do Governo pelo próprio Governo e as exigências que lhe são feitas. Uma fala muito importante que



foi dita aqui é que o processo, o projeto mudou da primeira audiência pública para essa audiência pública. Então a primeira audiência pública ela não vale nada porque o projeto, ele era insuficiente porque os estudos são insuficientes e nós entendemos que sequer esses estudos poderiam ter sido trazidos a público em audiências públicas porque eles já nasceram baseados em dados insuficientes e, portanto, eles trouxeram à sociedade informações incompletas, imprecisas, não suficientes para a devida discussão para que o empreendimento seja realizado ou não, porque o Estudo de Impacto Ambiental, ele não necessariamente dirá sim ao empreendimento, ele pode dizer não. Não é verdade? Ele deve dizer não. Então essa questão que nós estamos levantando é que esses estudos, eles sequer trouxeram, por exemplo, estudos de impacto de vizinhança. Muito bem, está previsto no Plano Diretor que há obras que tem o Estudo de Impacto Ambiental, não precisam de estudos de impacto de vizinhança, mas não é que não precisam fazer uma lei, é que em tese eles deveriam estar incorporados nas exigências. Ou seja, todo mundo sabe que onde passa uma avenida há transformações urbanas intensas. Há enormes impactos na população do entorno. Há impactos de saúde pela emissão dos gases. Há uma série de transtornos, transformações, na própria estrutura. Eu pude perceber que há uma tentativa de atrair veículos para essa região, dizendo que seis outros corredores de tráfego serão diminuídos porque esse novo empreendimento, ele vai atrair tráfego para toda aquela região. Então você precisa fazer uma análise profunda dos impactos de vizinhança, dos impactos de transformação do tecido urbano, dos impactos da população. Dimensionar com qualidade a população e os impactos que isso vai ter. Então nós entendemos que esses estudos, eles sequer deveriam ter vindo a ser apresentados em audiência pública. O próprio DECONT no momento ter feito um termo de referência, devolvido esses estudos para que eles fossem aperfeiçoados na sua origem para aquele que está produzindo o licenciamento E nesse sentido nós fizemos uma representação no Ministério Público para que isso fosse verificado. Mas, não abdicamos da possibilidade, inclusive, futuramente de ajuizar ação civil pública para que esse processo não avance sem que esses estudos estejam absolutamente dimensionados, completos, na essência do que é um Estudo de Impacto Ambiental e na essência da importância dele no ambiente impactado como é a cidade.

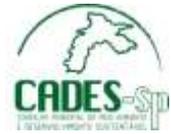
Coordenadora Helena Magozo: Nós vamos responder em blocos, então eu pediria que, nesse momento, seja feita a manifestação do empreendedor e do responsável pelo estudo de EIA-RIMA das questões e dos posicionamentos colocados até o momento. Por favor, Penido e Júlio.

Marcos Rodrigues Penido: Primeiro, eu queria agradecer as palavras do Sr. José Jorge e do José Gronsck com relação à melhoria na apresentação. Realmente o Eduardo Jorge tem nos dado a oportunidade de aprender uma comunicação melhor, às vezes, nós ficamos trancados nos escritórios desenvolvendo projeto, em cima de plantas e não aprendemos a nos comunicar. O projeto apresentado hoje é o mesmo projeto que foi apresentado na primeira audiência. O que houve foi uma melhoria na forma de apresentação e uma melhoria na forma de mostrar a inserção desse projeto dentro da, da malha urbana existente. Não houve mudança do emboque, não houve mudança de desemboque. Não houve mudança de estrutura de túnel. Não houve mudança do viário. O que houve, nós procuramos com a ajuda das perguntas que nos foram feitas na primeira audiência e com todas as reuniões havidas nesse período, com aquela comunicação que muito bem o Eduardo colocou que as audiências permitem que nós possamos receber a comunidade, entender as dúvidas e procurar dirimi-las com o nosso projeto, o que nós trouxemos hoje foi esse balanço dessas dúvidas e colocando o mesmo projeto, não houve alteração no projeto, de uma maneira em que ele pudesse ser melhor compreendido e pelas palavras acredito que tenhamos tido sucesso nisso. Com relação ao sistema viário da Embuaçu e da Itaprias, efetivamente existe a questão do fluxo do tráfego. Existem soluções que já foram passadas para a CET para estudo. Cabe ressaltar aqui que cabe a CET, por uma questão formal, que faça toda a análise do fluxo. Da análise de permitir ou não estacionamento nas vias. Solicitar alargamento de vias para um melhor fluxo. Isso é uma competência formal da CET que



nos traz as recomendações e nós temos que adaptá-las e inseri-las dentro de nossos projetos ou em outras vias, como tem feito já em vias implantadas na cidade quando há uma exigência de demanda tanto de SPTrans para melhoria do transporte coletivo quanto da CET para que se permita novos acessos ou um melhor fluxo viário. Então essa questão tanto da Itaprias quanto da Embuaçu, da mesma forma que nós tivemos reuniões com as comunidades, tivemos novas reuniões com a CET, que já está preparando todos os estudos para permitir o melhor fluxo viável e compatível com todo o sistema desse anel viário metropolitano. A questão do linhão, José Gronsk, é toda essa parte de concessionárias, ela é regulamentada e através de Convias que é um órgão de SIURB são feitos os entendimentos com as concessionárias. A Eletropaulo já foi oficialmente notificada com relação ao linhão que está situado em área pública e que deve ser feita a adaptação dele para permitir a implantação. Nós também já tivemos reuniões com a Eletropaulo, que está elaborando estudos com relação ao enterramento ou outra solução. Esse custo, ele não faz parte da obra. Isso é uma obrigação da concessionária em fazer essa remoção. E o sistema elétrico, o sistema de distribuição de energia, ele não estará passando por dentro do túnel, sendo suscetível de uma paralisação desse túnel. Da mesma forma que nós temos outros túneis na cidade, todo ele há um isolamento e uma separação dessa rede elétrica para que não haja nem a questão da segurança ou a questão do furto de cabos, quer dizer, existem infelizmente pessoas que até com a energia ligada vão mexer na rede e também com a segurança dos transeuntes. Então isso já está notificado na Eletropaulo e ela está verificando a melhor solução, de enterramento ou outra, dentro de toda a legislação, dentro das soluções e, das leis que são regidas nessas concessionárias através de suas agências reguladoras. A questão da Dona Anaila, conforme foi colocado pelo Engenheiro Júlio, a fase pré-obra existe toda parte de comunicação. Essa comunicação é a toda comunidade envolvida e também a comunicação social. Então, nós iremos até vocês. No momento nós estamos aqui, num momento de licenciamento. Eu não posso prever um prazo para estarmos iniciando a obra, porque para que nós possamos fazê-lo nós temos que ter o licenciamento da obra. Então, assim que tivermos serão adotadas as providências para o início de obra. As unidades através de sobrevôo já estão sendo cadastradas. Toda a área delimitada para que se tenha a área de influência e a área em que irá fazer essa atuação. Então haverá o contato com todas as famílias e todo o procedimento será esclarecido a cada pessoa da mesma forma que é feito em todas as demais intervenções da cidade. A senhora pode ficar tranquila que não há uma necessidade da senhora se deslocar até a SEHAB. A Prefeitura irá até o local, mas no momento apropriado. Nós não podemos estar antecipando sem termos a licença ambiental. E só uma colocação do Heitor, nas diversas falhas, nas diversas falas, dizer o seguinte: os estudos não são incipientes. Os estudos até pela própria maneira que nós procuramos melhorar a comunicação, se mostraram extremamente inseridos dentro daquilo que se põe. Os estudos estão extremamente atualizados, porque para eles foram utilizados os projetos, os loteamentos já existentes, o cadastro viário da cidade, todo o levantamento topográfico de, inclusive com todo o levantamento que existe do metrô, com todas as informações do metrô para a questão do cálculo estrutural do túnel, bem como a malha viária da cidade. Como já foi colocado, nós não teremos um novo arruamento, nós estaremos utilizando ou o linhão da Eletropaulo ou o arruamento já previsto em plantas aprovadas. Então, os estudos, eles são atualizados. Eles estão extremamente compatíveis com a realidade que se tem hoje. Há que se colocar também, que todo projeto existe um tempo do seu estudo, o tempo da sua elaboração e o tempo da sua maturação. Não existe um projeto que é feito hoje para obra começar amanhã. Então, ele sempre existe esse tempo. E essa oportunidade que estamos tendo hoje de uma segunda audiência pública nos permitiu mostrar que tudo aquilo que foi planejado com todos os dados técnicos, com todos os mapas, com todos os cadastros disponíveis da Prefeitura espelham a realidade do local hoje. Da minha parte era isso, Júlio.

Júlio Scottini: Eu só queria corrigir uma informação aqui e que o pessoal da Secretaria me corrigiu, isso está errado, mas quem dá a licença, na verdade, não é o DECONT, nem a Secretaria, é o CADES, na verdade, que decide pela licença. Então primeira condição. Então,



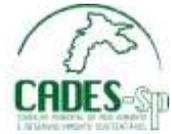
essa coisa do autolicenciamento é muito importante porque, na verdade, é o CADES, é o Conselho que, na verdade, define pela licença ou não. Outra condição importante que o DECONT tem feito. Se olhar todos os Pareceres que têm que têm aparecido de obras públicas e privadas, ele fez Pareceres bastante extensos, bem detalhados e com exigências significativas. Dizer que realmente tem alguma facilitação, eu absolutamente discordo. Outra condição importante é que essa obra, ela está prevista, é uma obra que particularmente está prevista no Plano Diretor, num viário que está previsto no loteamento, já no sistema de loteamento, no loteamento já estava previsto e também está previsto no anel viário. E finalmente é um empreendimento que está sendo feito absolutamente em áreas públicas. Então, esse diferencial neste empreendimento é muito significativo. Não é uma condição normal. Tem essas condições todas absolutamente previstas. Então, não é uma condição que caiu de paraquedas, é um primeiro projeto que está chegando agora. Não está não. Estava já está no Plano Diretor. Está claro no Plano Diretor. O Plano Diretor foi discutido em audiências públicas. Isso é uma coisa importante de perceber isso. Esse Plano Diretor foi discutido muitas vezes em audiências públicas. As pessoas foram lá, colocaram suas condições e ele está lá previsto. Então não é um projeto que começou ontem não. Eu acho que é importante essa condição estar bem clara. Obrigado.

Coordenadora Helena Magozo: Agora então nós vamos para o segundo grupo de manifestações. A Mara Andrea é moradora da região. Eu pediria que o Marcelo, o Sidnei, a Mariana e o Márcio ficassem já preparados na sequência para estarem se manifestando, por favor.

Mara Andrea: Boa noite. Eu acho que houve uma distorção em relação ao aprofundamento do estudo. Houve um aprofundamento em relação às fotos. As fotos realmente foram mais atuais dessa vez. O estudo praticamente foi o mesmo. Sendo assim, eu continuo me sentindo insatisfeita com as explicações como moradora, como interessada direta nisso, porque é a minha vida que vai ser transformada. Eu continuo insatisfeita. Por exemplo, vocês sabem qual é a largura da Rua Itaprias? Não. Então, vocês fazem todo um estudo e daí a CET vai dar essa resposta. Quando é que nós vamos saber o resultado da análise da CET? Nós interessados. Porque para vocês enquanto está numa planta. Para nós é a nossa vida. Em relação aos túneis. São três túneis de metrô, dois túneis de metrô e este túnel. Qual é a distância? Até onde nós sabemos, a distância entre este túnel e um dos túneis do metrô é de 70 cm. Era o que estava no primeiro CD que vocês disponibilizaram. Eu não estou inventando. Outra coisa: estão sendo feitas, inclusive esta semana está sendo lançado um empreendimento de altíssimo nível, muito grande, na saída do túnel. Também estava no Plano Diretor. Como é que essas coisas são feitas e tudo é permitido? Isso nos causa preocupação. E ainda o estudo de impacto de aumento do trânsito na região. Eu vi que vocês apresentam isso, quanto de fluxo, quanto de carros vai aumentar numa via, na outra via. O estudo de impacto de aumento do tráfego nessa região não é feito. E isso é um estudo que até onde eu saiba, cabia a um estudo de EIA-RIMA. E ainda é em relação também ao linhão. Vai enterrar o linhão? A que profundidade? Se ainda vai ser feito o abaixamento do como é que se diz? Da água lá, do lençol freático? Ainda por cima isso. Ainda mais uma linha elétrica lá embaixo. Isso tudo nos causa se não perplexidade, muita insegurança. E só cabe a vocês nos tranquilizar.

Coordenadora Helena Magozo: Marcelo Penha Martins.

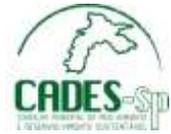
Marcelo Penha Martins: Senhor Presidente, posso falar aí de cima, da tribuna? Obrigado. Autoridades, membros do CADES, senhoras e senhores, boa noite. Antes de começar tomei



conhecimento dessa história toda, em meados de outubro e fiz uma visita em SIURB. e tem uma coisa que está na minha garganta até agora, e eu vou precisar falar para esse senhor, não vou citar o nome dele, mas eu vou falar para ele. Ele me recebeu muito bem, foi tudo jóia, mas ele me falou você mora aí? Quantas empregadas você tem? Eu falei: “olha, só tenho uma faxineira”. Eu falei: “Por quê?” Contrate empregadas. A sua casa vai ser um pó só. Isso, minha gente, me deixou extremamente magoado e agora estou tirando da garganta. Bom, vamos lá. O Prefeito tem conhecimento desse projeto? Primeira pergunta. Segunda pergunta: Por que o projeto foi aprovado pela comissão de SIURB se o mesmo estava errado? Terceira pergunta: Por que a obra foi licitada sem a aprovação do EIA-RIMA? Isso é normal? O que vocês acham? Não era melhor fazer o EIA-RIMA antes? Quarta pergunta: Por que ainda não foi apresentado o termo de doação do projeto? Pessoal um projeto da ordem de quase 500 mil reais foi doado. Isso foi falado na Câmara Municipal. Eu estava presente. Próxima pergunta: Foram estudadas outras alternativas de traçados, em particular, o da Avenida Fábio Prado? Sendo que foi dito para SIURB que era muito estreito. Quão estreito? Passa três faixas de cada lado. Isso é estreito? Qual o impedimento de ser respeitado o traçado do Plano Diretor que é lei? Agora, vou mostrar o Plano Diretor. Na apresentação do Dr. Marcos Penido, ele realmente mostrou essa planta aqui. Só que não ficou claro para todos os presentes o que realmente está nessa planta. Eu vou mostrar para vocês agora. Tem mais luz aqui, por favor? Por favor, acendam as luzes mais luz, o mais possível. Isso sensacional. Bom, esse daqui é a planta que está na internet, gente. Isso aqui eu puxei da internet. É o Plano Regional é o Sistema Viário Estrutural, Plano Regional Estratégico da Vila Mariana. Isso daqui é lei. Plano Diretor é lei. Filma aqui, por favor. Essas ligações que vocês estão vendo aqui vejam onde está o meu dedo. Aqui é a Sena Madureira. E vai até a Rua Santa Cruz. Não tem ligação com a Vergueiro. Vocês estão vendo? Aqui esse tracejado? Agora vamos olhar, vou mostrar a legenda para vocês. Passa na legenda aqui. Isso daqui, gente, é lei. Senhor Presidente, posso usar mais um minutinho? Muito obrigado. Por que a insistência no traçado incoerente que não vai resultar no benefício à população correspondente ao gasto público? Quem então está sendo beneficiado? Outra pergunta: A licitação está fadada à anulação? Tendo em vista que foi alterado o projeto. As outras empresas que participaram não estão prejudicadas? Devemos continuar sendo patos? Agora a minha solicitação ao Prefeito de São Paulo: Prefeito, por favor, promova concurso público para engenheiros, arquitetos, economistas. O quadro municipal está muito fraco. Por favor, esta é a última. Até quando vamos dar motivos para outro Charles de Gaulle afirmar que o Brasil não é um país sério? Muito obrigado.

Coordenadora Helena Magozo: Sidnei Reche, por favor.

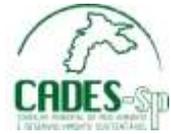
Sidnei Reche: Boa tarde a todos. Eu queria dizer que sou morador também do Klabin Residence, como o Marcelo que acabou de falar e todos nós estamos extremamente interessados em saber qual que é o resultado desse projeto? Nós estamos inclusive gastando uma certa, um volume de dinheiro, algum investimento que fizemos no condomínio, pagando advogados, especialistas do Klabin Residence, como o Marcelo aqui acabou de falar, e todos nós estamos extremamente interessados em saber qual que é o resultado desse projeto. Nós estamos inclusive gastando um certo volume de dinheiro, algum investimento que fizemos no condomínio, pagando advogados, especialistas, dentre eles urbanistas, arquitetos, para tentar entender um pouco melhor esse projeto, que ainda apresenta uma série de dúvidas. Então a primeira pergunta é: na opinião de vocês, em que fase está esse projeto? Ele ainda tem algo a ser detalhado, que será informado à população antes da execução em si? Alguns aspectos que eu pessoalmente tenho dúvidas, por exemplo: o estudo de impacto de vibração. Hoje nós moramos num condomínio em que aquela rua é de terra, não passa carros nem caminhões. Qual foi o estudo de impacto de vibração que isso vai causar no nosso condomínio? Está sendo prevista uma pavimentação especial, um escoamento especial? Cabe também a preocupação com a linha de transmissão, se ela não vai ser enterrada, o que vai ser feito com ela, qual é essa



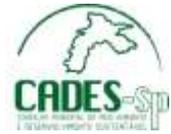
segunda alternativa que está sendo estudada. A questão de impacto de ruído, nós passaremos a ter aí milhares de carros passando por hora. Qual vai ser esse impacto para nós? Quais são as ações mitigadoras no que diz respeito a ruído, a poluição, a poeira vai aumentar muito para o nosso lado. Então nós estamos extremamente interessados em saber o que, que o projeto ele especifica para esse tipo de impacto de interferência. Também no que diz respeito ao desenho do trânsito. Começou com o nosso colega síndico ali e é uma preocupação, é que está se repetindo em todas as vozes, não estamos satisfeitos com o desenho que foi apresentado. Então, por exemplo, hoje que nós moramos ali no Klabin Residence, nós estamos a 300 metros do hospital Sepaco. Se eu tiver uma emergência e tiver que ir para o hospital Sepaco, que caminho eu vou tomar? Pelo que foi mostrado eu tenho que pegar o túnel. Não? Então depois, por favor, esclareça qual vai ser esse caminho alternativo, porque hoje é uma linha reta, então poderia-se, talvez, criar um semáforo, criar uma via alternativa? Então essa é uma pergunta que fica aí para o detalhamento do projeto. Basicamente acho que são essas perguntas, gostaria de ter a resposta de vocês. Obrigado.

Coordenadora Helena Magozo: A próxima inscrita é a Mariana Lutemberg. Ela pediu para falar o dobro do tempo, porque a Larissa Rizzi, que também estava inscrita, cedeu o tempo para a Mariana. Então a maior cessão do tempo para a Mariana é em função da cessão do tempo da Larissa.

Mariana Lutemberg: Boa noite senhor presidente, boa noite componentes da mesa, as pessoas, os conselheiros do CADES que vieram aqui, toda a população que acredito que estejam interessadas, como nós, no benefício da cidade toda. O elogio que a gente fez não é um elogio em si à obra, e sim ao fato de vocês terem visto que essa obra é real, ela não é um papel, então deu para perceber que alguém foi lá, visitou e viu que existem pessoas, existem outras coisas. Bom, a nossa posição hoje é a posição de que da mesma maneira que hoje foi muito possível todos verem que aquele EIA-RIMA realmente não tinha feito uma visita à campo, que ele não tinha uma noção do que era a Vila Mariana hoje, a gente agora questiona: se eles não sabem direito o que é a Vila Mariana hoje, como é que eles podem acreditar que esse traçado é o traçado mais eficaz para fazer o que se pretende que é diminuir e desafogar o trânsito, principalmente para as pessoas do ABC. Não sei se eles conhecem bem a área, mas a gente tem uma avenida que tem como o Marcelo falou três vias de cada lado. Uma avenida nova, arborizada, calma, porém não tem começo essa avenida. Essa avenida é chamada Avenida Fábio Prado. A Avenida Fábio Prado, ela está exatamente aqui e, por acaso, ela é a continuação natural da Rua Saioá, aonde o projeto atual diz que após várias curvas, várias ruas com uma única pista, vai haver o escoamento de todos esses carros do túnel. Então por que não fazer já uma via reta onde existem três pistas de cada lado e que desemboca diretamente na Saioá? Hoje a Fábio Prado ela não tem começo. Ela é uma curva. São três pistas, e aí, pra você chegar da Sena Madureira à Fábio Prado, você tem que entrar na Domingos de Morais, pegar a Lins de Vasconcelos, vira no Habibs, que todo mundo conhece, passa numa rua pequenininha ao lado de uma farmácia e aí você entra na Fábio Prado e pode ir para a Saioá. Isso não parece tão lógico. Quem sabe um túnel que ligasse exatamente essa região poderia fazer com que tudo fosse mais fácil. E o túnel desembocaria em uma via que tem três pistas dos dois lados e que não tem que desapropriar nada. Bom, a próxima. Nada, você não precisa fazer nada. A via está pronta esperando um começo. O fim dela é a Saioá. O começo não tem. Bom, aqui é a Fábio Prado, aqui nós temos a Ricardo Jafet e, por acaso, a Fábio Prado continua na Saioá. Então ela ligaria todo o ABC aqui. Pra quem quisesse ir para a Ricardo Jafet, bem aqui ao lado existe uma via que também está pronta, só que está fechada, ao lado do metrô. Essa via tem duas faixas. As pessoas que estão lá na Fábio Prado poderiam também pegar facilmente a Ricardo Jafet. E para quem quer ir para o outro lado, aqui também existe uma rotatória que faz com que, logo depois que a pessoa cruze a Ricardo Jafet por cima, né, da ponte, ela vire e pegue a Ricardo Jafet nesse sentido. Então existem vias prontas esperando carros para passarem. O



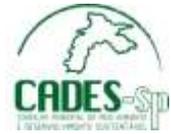
problema é que não existe uma ligação dessa via com ponto algum. O que a gente propõe aqui é que seja estudado pelo menos que essa ligação seja feita no local que parece mais apropriado. Pode passar o próximo, por favor. Aqui a gente tem de novo a Fábio Prado e aqui o que está sendo proposto. Aqui teríamos a Fábio Prado numa reta para a Saioá e, hoje se propõe uma via que por acaso aqui já vai ter o problema acústico, porque não tem todo o alargamento que já existe aqui na Fábio Prado, vamos passar aqui ao lado de um hospital, aqui essa via que talvez seja dupla se não tiver nenhum estacionamento do lado, mas eu não sei como as pessoas vão acessar o hospital sem estacionamento, isso é outra coisa que a CET vai resolver. E aí elas vão entrar logo aqui em uma via que normalmente tem uma pista. A não ser que a Vergueiro inteira também não tenha nenhum ponto de estacionamento. Porque, caso contrário, essa via aqui em todos os desenhos ela vai ter uma mão que vai, uma mão que vem com uma pista de cada lado. E essa única pista vai ser o desemboque de todas as pessoas que vieram aqui do túnel. Outra coisa que eu esqueci de falar e que foi citada hoje; muito bem lembrado: se a gente continuar aqui também pra quem vai querer chegar na via mais fácil para a Ricardo Jafet, nós temos um afunilamento nessa rua. E provavelmente vai haver o que se chamou hoje de desapropriação em massa. Então, quando a gente fala aqui que não vai haver desapropriação, é preciso que fique claro que o que se considera aqui é o túnel. Só que nós não estamos falando de um túnel. O túnel está resolvido. O problema é o que vai fazer esse túnel ligar alguma coisa a algum lugar. E aí todas as outras áreas, elas não são levadas em consideração, porque elas não são o túnel. Elas são áreas adjacentes. Só que nós, população, a gente sofre, porque a gente é área adjacente, e aí quem vai resolver o nosso problema é a CET. Então é isso é uma outra coisa grave. E bem aqui, Vai ter bastante desapropriação, porque essa rua que vem mão dupla chega aqui ela fica mais afunilada e eu não sei como é que vai ser resolvido sem desapropriação. O próximo. Bom, a gente está falando em cima de fatos reais. Isso é Google Maps, é atual, então aqui é a mesma foto, só que a gente mostrando. Aqui está o hospital do Sepaco, aqui sobe a rua que tem hoje capacidade para estacionamento dos dois lados por causa do hospital e uma passagem de carro só, e a partir daqui a gente tem uma via só. E o que se propõe? Em vez de fazer uma reta, vamos fazer uma curva, uma subida, uma curvona e depois a gente vira pra cá e aqui a gente vai ter duas pistas, talvez sem estacionamento, uma pista se tiver estacionamento, duas pistas. Só que aqui existe um afunilamento que não dá para passar duas pistas, porque todo mundo sabe que tem um canteiro ali no meio para passar no posto policial, então uma pista? Eu não sei como é que a gente vai fazer para não ter congestionamento dentro do túnel com esse desenho. Se não vai ficar todo mundo parado, carbonizando dentro do túnel. O próximo. Esse daqui é o nosso residencial, caso alguém não tiver se achado, a gente colocou a foto. Que a gente realmente existe e aqui está a área. E aí só para mostrar o que eu já falei, a gente pode até passar rápido, só para falar das duas pistas e uma pista. Aqui eles vão fazer duas pistas continuando nesse sentido. Pode passar. Continuam aqui com duas pistas, aqui os prédios novos que não constavam. São duas, são quatro torres, deve ter uns 23 andares, esse daqui é alto padrão. Eu acho que eles devem ter no mínimo três garagens por apartamento. Então olha o número de carros que vão entrar. Aqui agora está fazendo um outro empreendimento. Aqui tem outro, aqui tem outro. Tudo de alto padrão. Então, assim, eu acho que tem um volume de carros muito alto para cair nessas vias e vai ter que ter bastante sinalização, mesmo para não ter acidente. A próxima. Bom, aqui é o hospital do Sepaco e a nossa via do jeito que está sendo apresentada vai virar exatamente aqui e nenhuma dessa área pode ter estacionamento se a gente quiser dar uma vazão ao fluxo do túnel desse porte, e eu não sei onde as pessoas vão parar então. Então é uma preocupação real. Pode passar o próximo. A partir daqui passa a ter uma via só. Uma faixa. E isso é uma coisa que eu não sei como se resolve, a não ser fazendo desapropriação. E a desapropriação, aí ela envolve outras pessoas que não estão aqui, porque eles estão achando que tudo aquele condomínio lá do fundo está resolvendo, porque eles não viram que na verdade o que se discute hoje aqui é o que dá o gasto para poder licitar. Depois a CET vai lá e vai falar que não tem vazão e vai desapropriar todo mundo. Então isso é até um aviso para que a comunidade, a comunidade devia estar aqui mais presente, porque isso aqui vai interferir a vida de muito mais gente do que se pensa. Pode passar para a próxima. Aqui a Vergueiro continua sendo uma pista



única, pode passar a próxima, até que ela faz uma curva e entra na via dupla que é a Saioá, continuação natural da Rua Fábio Prado, da Avenida Fábio Prado. Pode passar. O meu tempo está acabando? Tá bom. Essa daqui é só pra mostrar que é a continuação natural, pode passar, pode passar, e isso aqui é voltando à nossa Rua Fábio Prado, que não tem pista dupla, não, eu errei, são três pistas de cada lado. Três pistas duplas. E já estão todas, todos os prédios já têm entrada, o número de prédios ali já está quase que fixo, porque já é uma área completamente urbanizada, então eu acho que a gente teria que pensar. Talvez o túnel seja muito maior? Não sei, mas a gente tem que pensar, nos custos que a CET vai determinar após ela ver que as ruas não dão conta da vazão do túnel. Então, se somar tudo, talvez seja mais barato fazer um túnel maior. Pode voltar? E tem aclave. Aqui é uma praça e aí vocês vão ver como começa essa linda avenida gigante. Pode passar. Acaba aqui! Não tem começo, e aí, se alguém quisesse chegar ia ter que chegar por aqui. Aqui a gente tem uma pista larga, pode passar que continua com a Francisco Cruz, pode passar, e que aqui desemboca também na Domingos de Morais. Pode passar. Bom, o que a gente queria falar é que a gente acha que se o EIA-RIMA não estava tão correto e hoje eu vou falar bem rapidinho e hoje eles reestudaram, a gente gostaria que eles, por favor, continuassem reestudando e vissem essa possibilidade, porque para nós parece um pouco mais lógica e é uma via que quando se fizer a licitação, você vai saber o custo real dessa via e não vai ter custos adicionais que vão ser determinados depois pelos defeitos da obra já realizada. E aqui, o que a gente queria fazer? Se por acaso essa via for, e agora eu estou defendendo um interesse próprio, se por acaso essa via for realizada da maneira que está sendo feita hoje, que seja feito realmente o isolamento acústico, mas não de uma forma a transformar aquilo e degradar a área. A gente gostaria que pessoas que saibam o que estão fazendo e que pensem na comunidade, na beleza da cidade, que elas possam participar. Inclusive artistas participam disso no Rio de Janeiro. E a gente vai mostrar só alguns exemplos, por acaso foi o exemplo que foi mostrado hoje por vocês, são proteções, pode passar, de policarbonato, que são proteções que deixam a luminosidade passar sem deixar a sujeira passar e essas, essas telas elas podem ser substituídas com facilidade, elas podem vir em cima de um muro, por exemplo, de um condomínio, fazendo só a proteção acima daquilo e ela pode ser também mesclada, pode passar para a próxima, e essa daqui é uma coisa de vegetação, é porque a gente acha que o espaço não é tão grande. A gente tinha 23, nós já vamos ter que diminuir a via para 20. Se a gente plantar eucaliptos talvez a gente não tenha espaço, então outro tipo, mas isso daqui tiraria muito a nossa luminosidade, então talvez fazer alguma coisa como nesse exemplo poderia mesclar verde para a população e luminosidade para quem está dentro do condomínio. É só isso. Eu acho que a gente tem que repensar essa obra a partir da verificação de que realmente ela não estava tão bem estudada, aprofundar ainda mais os estudos para ver se ela está realmente atendendo a necessidade que precisa. Obrigada.

Coordenadora Helena Magozo: Márcio Gandini, por favor.

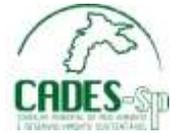
Márcio Gandini: Bom, boa tarde a todos. Eu sou do condomínio também. Eu só gostaria de concluir algumas coisas que eu ainda acho importante. Como a minha colega mostrou, existe de fato uma alternativa mais lógica para esse projeto, só que a gente desconfia pelo fato de o projeto ter sido doado, ter se chegado a essa conclusão e todo esse monte de curva que resolveram fazer, quando existe uma alternativa bem mais viável. Com relação às questões que o secretário falou que a CET vai resolver, eu questiono um pouco porque é o seguinte: a resolução CONAMA, que obriga a elaboração desse relatório EIA-RIMA, ela não deixa margem para diversas questões posteriores serem resolvidas mais tarde. Ela fala, eu tenho até aqui a resolução, mas eu não vou ficar mencionando, mas você deixar para depois o CET concluir que a via não tem, não tem, é elasticidade, é extensão para passar carro, isso é um absurdo. Você deixar para depois ver como vai ser implantada a questão da linha de transmissão, se vai ser por baixo, se vai ser por cima, quando o próprio secretário já falou, só tem um metro no meio da pista, então quer dizer, hoje as torres têm um metro e meio, dois metros cada uma lá. Dois



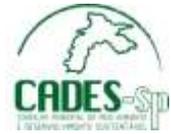
metros cada torre. Quer dizer, deixar para depois, “ah, a Eletropaulo vai ver depois”, isso é um absurdo. Aqui nós estamos discutindo como que vai ser a coisa. A gente não pode falar “Olha, vamos aprovar isso daqui, que depois a gente, essas questõezinhas a gente vai resolver depois”. Não pode. Vocês membros do CADES que estão aqui, vocês têm responsabilidade para chegar aqui e não aprovar esse projeto enquanto todas essas questõezinhas, que na verdade não são questõezinhas, nós estamos preocupados com linha de transmissão que passa não sei quantos watts de potência, volts, e que vai implicar para todo mundo. Esses sete cabos. Na Rua Itaprias não dá para passar mais de um carro, a não ser que você tirasse todo mundo, mas como que a pessoa vai entrar no hospital? As ambulâncias entram e saem a todo o momento lá. Quer dizer, então: está deixando tudo para se resolver depois no projeto executivo que vai ser elaborado, o que não pode. A resolução CONAMA não permite que se faça isso. Então, membros do Conselho, espero que estejam aqui, a gente não sabe identificar, mas espero, vocês têm responsabilidades. Vocês não podem aprovar uma coisa da forma que está. Eu peço para o presidente que, para o presidente da mesa, que se sensibilize com isso, porque não pode deixar um projeto ser aprovado sem que essas prévias questões sejam muito bem... Onde vai passar essa linha de transmissão? Vai ser por baixo? Ah, então tudo bem. Como o fluxo de carros na Rua Itaprias? Como vai ser passado? Será que suporta 4 mil carros/hora como foi apresentado aqui no projeto? São 4 mil carros para uma rua que passa, por enquanto, só cabe um carro lá. Se for tirar, caberiam dois carros. E ainda mais a questão de... das pessoas. Vai ter que ter um semáforo lá. Semáforo, e aí como que faz? Vai travar todo o trânsito? O que parece, e apesar de a gente, eu não ser engenheiro, é que só está empurrando problema, tirando o problema lá do cruzamento da Domingos de Moraes com a Sena Madureira e vai travar tudo lá embaixo na Rua Iguazu, na Rua Itaprias, Vergueiro, estão empurrando o problema para depois. Então eu queria, membros do CADES aqui, atencem para isso, não aprove esse projeto da forma que está, porque isso não dá certo. Obrigado.

Coordenadora Helena Magozo: Vou pedir para o Penido e para o Júlio responderem esse bloco de questões, depois nós vamos para o bloco final.

Marcos Rodrigues Penido: Com relações às questões apresentadas pela dona Mara. Existem estudos da CET, na questão do fluxo viário, do movimento, do trânsito, das necessidades, tudo isso foi estudado e também a distribuição desse fluxo. Como já foi colocado aqui e até em outras perguntas, existe a aprovação dizendo da viabilidade viária desse projeto. As questões de detalhamento é que ficam por conta do momento da implantação junto à CET. A viabilidade do fluxo de viário dele, ele já está aprovado. A distância que tem do túnel eu não sei aqui precisar para a senhora; mas tudo isso aqui foi estudado, nós estamos à disposição para apresentar todos esses estudos, eu não estou com todo o projeto aqui, e toda a questão da proteção, da capa, da distância, inclusive esse ponto na Domingos de Moraes com Sena Madureira é o ponto mais favorável da transposição. Outros pontos ao longo do, da Domingos de Moraes em função da cota do túnel do metrô, são extremamente desfavoráveis à implantação do túnel. Esse é o ponto em que ele está mais favorável e todo o estudo topográfico, todo o aprofundamento, todo o emboque e desemboque foi feito em parceria com o metrô, justamente para respeitar todas as normas de segurança tanto da linha do metrô quanto as normas de segurança de túnel. Os lançamentos dos empreendimentos que a senhora colocou, existem as leis de zoneamento que permitem o lançamento ou não dos empreendimentos e eles têm que estar situados dentro dos lotes e das propriedades privadas que são cercadas pelas áreas públicas e pelo sistema viário. Nós estamos propondo é uma ligação entre viário sem um novo arruamento, sem a proposição de um novo sistema viário. Então os empreendimentos que estão sendo lançados respeitam a lei de zoneamento e todos os estudos de impacto depois o Júlio pode estar falando. Com relação às questões do Dr. Marcelo, é um projeto de pleno conhecimento do executivo municipal, tanto que existe uma lei que prevê a sua implantação, a sua aprovação, nós estamos aqui discutindo e a liberação do início da obra estará vinculada à licença ambiental prévia. A



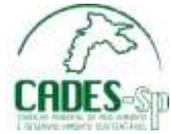
questão de outras alternativas, tanto a apresentação do Marcelo quanto da Mariana, que ela fez um estudo aprofundado da região, tudo isso ele já houve estudos e precisa ser colocado que esse plano diretor é de 2004 e com a revisão em 2007 e todo esse plano diretor, plano regional estratégico da Vila Mariana, foi precedida de audiências públicas; também precedida de consultas à população, todas as alternativas que contam no plano regional estratégico foram discutidas antes que ele virasse lei. Nós temos aqui o subprefeito da Vila Mariana, que teve também oportunidade de realizar várias audiências públicas onde todas essas alternativas são colocadas e são discutidas com a comunidade. Quando se faz o programa do plano diretor, são convocadas as associações, são convocados os moradores para discutir todas as melhorias, todas as restrições que devem ser colocadas no bairro. E a lei do plano regional estratégico da Vila Mariana prevê a ligação de um túnel na Sena Madureira, como o Marcelo mostrou, com uma ligação até a Santa Cruz. No estudo que nós fizemos, inclusive utilizando a mesma planta apresentada pelo Dr. Marcelo, que nós apresentamos com a oportunidade da apresentação nós também colocamos uma sobreposição dos traçados colocando aquilo que está na planta número 02 apresentada pelo Dr. Marcelo, colocando em cima o projeto que está sendo hoje apresentado pela segunda vez. O núcleo está extremamente coincidente. A ligação da Sena Madureira com a Rua São Gilberto. A questão da ligação através da Santa Cruz, por questões que nós entendemos, inclusive junto com o CET, que com adequações viárias, com todo o estudo viário, com todo o movimento de tráfego, pode ser implantada sem as necessidades das desapropriações que a Mariana falou. E não é a CET que vem dizer que a via pode ou não pode, que a via necessita de desapropriações. Ela faz um estudo viário, ela faz um estudo de volume de tráfego, dá um parecer de viabilidade e coloca as restrições ou coloca a sinalização, as passagens, os semáforos que se fizerem necessários. Não é a CET que manda desapropriar ou não. Então esse estudo ele está extremamente coerente com o previsto no plano regional estratégico e no plano diretor da cidade que é uma lei e ele simplesmente aproveita o sistema viário dentro do estudo de viabilidade para causar o menor impacto. A questão da Avenida Fábio Prado foi uma questão discutida quando do plano diretor e efetivamente se mostrou um túnel muito mais longo e uma questão de topografia muito complicada pela própria colocação do túnel do metrô. Vocês vão me pedir detalhes, eu não tenho, porque nós seguimos dentro do projeto, seguimos dentro da linha o que está previsto no plano diretor e a forma que foi aprovado e condensado com a comunidade nas audiências que tiveram. A licitação é válida, a licitação é legítima conforme já colocado anteriormente, o projeto não foi alterado, o emboque se dá no mesmo lugar, são as mesmas, o perfil do túnel é o mesmo, o desemboque é o mesmo. O que nós procuramos trazer aqui para os senhores foi, diante das dúvidas levantadas, diante das solicitações feitas, das reuniões que nós promovemos em SIURB com os interessados que lá estiveram e que nos procuraram, foi melhorar a forma de apresentação e tentar colocar a maneira como esse projeto está inserido dentro da malha urbana. Então existe uma validade. O projeto de doação ele é um processo aberto dentro de SIURB, ele está arquivado, ele já foi desarquivado a pedido do Vereador Antônio Leonardo. Foi encaminhado à Câmara, ele está à disposição de todos, é só fazer uma aquisição, nós entregamos esse projeto de doação, foi feita uma primeira doação, foi feito todo um Comunique-se, foi feita várias exigências para que se chegasse à compatibilidade do que se proponha com o plano diretor. E isso é uma norma da SIURB que todos os elementos que se tenham são projetos arquivados, carimbados, enumerados que estão à disposição de todos. A fase do projeto, Sidney, ele é um projeto que está na fase básica, é um projeto básico aonde nós temos as definições necessárias de acordo com a lei 8.666 para que se faça uma licitação e é previsto o desenvolvimento do executivo através das empresas vencedoras da licitação onde o executivo irá criar maior nível de detalhe. No executivo nós vamos definir Sidney, qual é a espessura da base e da sub-base do pavimento com relação àquela questão da vibração que você está falando. Aí vai, com sondagens a cada metro, ou conforme exigir o tipo de variação do solo definir toda a base para garantia da vibração, da garantia da estabilidade do piso e todos esses detalhes técnicos mais específicos eles estarão dentro do projeto executivo. E é bom considerar também aquilo que você colocou: hoje é uma rua deserta, mas aquilo já é previsto rua desde o lançamento do condomínio. Ali já estava previsto um sistema viário. Então existem várias discussões, porque isso custa muito e



isso é à custa da concessionária. Existem brigas na justiça para isso, então o fato de linha aérea ainda é, nós estamos atrasados em relação a isso, vamos ser bem francos. A realidade é que você tenha todo o sistema de transmissão ele seja enterrado. Isso, agora, se vai me perguntar qual alternativa que a Eletropaulo está fazendo, neste caso às custas dela, e essas ações são motivos também de um licenciamento, de uma aprovação da Secretaria do Verde. Agora, cabe a ela retirar a linha porque ela está ocupando uma área pública. E com relação à resolução CONAMA, Márcio, é uma via. Nós temos o estudo da CET com a viabilidade da implantação da obra e a questão de detalhamentos, de como pode funcionar. Nós continuamos à disposição para agendarmos novas reuniões, discutirmos questões pontuais, em tendo a continuidade o projeto executivo vai ser desenvolvido e nós aqui, de público, nos colocamos à disposição para sempre estar discutindo e olhando as posições dentro de um detalhamento do sistema viário, o que pode ser melhor e as alternativas que forem sendo colocadas. Isso de público, eu assumo, isso aqui está sendo gravado e essa é a intenção, vocês são testemunhas da importância que foi fazer uma primeira apresentação muito calcada em papel e uma segunda apresentação que nós tivemos oportunidade de ter uma discussão muito maior e interagir melhor com a comunidade. E isso nós queremos continuar fazendo. Obrigado.

Engenheiro Júlio Scottini: Só complementando um pouco o que o secretário falou. Eu gostaria de complementar aqui é a história da distância do túnel em relação ao metrô que, inclusive, primeiro, o monitoramento geotécnico prevê um monitoramento que é online. E, que está previsto na construção, e, exatamente o mesmo consultor, o geotécnico que trabalhou nessa linha do metrô é o mesmo consultor que trabalhou nesse projeto desse túnel. Então com o conhecimento absolutamente consolidado das condições locais. Outra condição importante é que os estudos de tráfego, se olhar no EIA-RIMA, eles estão particularmente bem completos. Eles têm pico de manhã, pico da noite, eles têm a situação atual, 2010, eles têm a situação daqui a não sei se 10 ou 20 anos, tanto pico de noite quanto pico da manhã. Das outras condições colocadas, o Sidney colocou a história de como ele chega ao Hospital Sepaco e você tem na verdade uma via local. Quando você sai do teu condomínio, no final da Rua São Gilberto, no final do teu condomínio vai ter uma saída à direita que é para o viário local. Você sai para o viário local e você vai por cima do túnel, que ali tem um viário, tem uma rotatoriazinha, você desce pelo outro lado, tá? Exatamente você vai andar no final do condomínio você acessa o viário local por cima, que é no outro patamar, tá? Você pega pela direita por cima, tem uma rotatória, nessa rotatória você volta pelo outro lado e já está de novo no viário local. Outra condição importante é a história da vibração que isso na verdade dentro do monitoramento geotécnico isso vai acontecer. Então todo o, a obra na verdade ela tem o monitoramento geotécnico previsto nela, tá? Que vai ser desde o zero, ou antes, vai ser instalado antes do início da obra e até o posterior, o pós-obra, aonde vai se aferir exatamente e que dentro do projeto estão sendo atendidas essas condições. É finalmente em relação à história das barrigas acústicas, que está prevista essa continuidade do projeto executivo, e a solução provável. Melhor é realmente essa situação de trabalhar com policarbonato, que é uma situação que não é fabricado no Brasil ainda, mas ela pode ser absolutamente importada e já tem alguns estudos já realizados aqui no Brasil e já estão colocados. E outra condição importante que eu gostaria de colocar é a história da aprovação aqui, que quando se aprova um projeto, essa história de que é continuidade se mais gente vai ser desapropriada e tal, na verdade quando se aprova um projeto, é esse projeto que está sendo aprovado. Esse projeto não vai chegar, dentro dessa aprovação tem uma continuidade. Então isso é um limite que tem dentro do caso muito claro. Na verdade você tem um limite, esse projeto aprovado aqui, se ele precisar ser alterado em termos de extensão, ele vai passar de novo, ele tem um outro licenciamento. Obrigado.

Coordenadora Helena Magozo: Então nós vamos começar o último bloco de manifestações. O Tiago de Paula Oliveira, depois, para mim ainda não está clara a letra, eu acho que é Maria



Mendes. Desculpe se não é o nome correto. E a Ana Clara da Costa. Então começamos com o Tiago de Paula Oliveira. Tiago.

Tiago de Paula Oliveira: Boa noite. Eu gostaria de primeiro fazer uma observação, apesar do esforço de vocês de comunicação, acho que ainda vocês precisam se dedicar muito mais a isso. Eu, como jornalista, eu tomei conhecimento, eu não sou morador, não tenho o grau de aprofundamento que outros moradores da região têm, eu tomei conhecimento dessa obra através do Estado de São Paulo, tomei conhecimento através de um fórum que existe na internet do que estava acontecendo e tudo mais e aí vim a essa obra pública. Então eu acho que existem hoje maneiras bastante eficientes e de baixo custo que podem dar maior transparência a esse processo licitatório, a essa obra, enfim, acho que as empresas dominam muito mais do que o cidadão. A outra coisa é quanto à fala do Heitor, que eu gostaria de reforçar, de que não é uma concessão do poder público, as audiências públicas, e é importante que cada um de nós aqui, por exemplo, eu faço parte de um condomínio que ainda não está pronto. Eu vim aqui justamente para saber. Eu duvido que 50% do condomínio no qual eu vou morar tenham conhecimento do que está acontecendo. Ou seja, grande parte da população que vai ser impactada por uma obra dessa monta, não tem sequer conhecimento legal, conhecimento mínimo sobre isso, tal como eu, que vim aqui hoje tomar conhecimento e conhecer algumas pessoas que já nos comunicamos pela internet tal e que hoje a gente pode fazer. Então, assim, e dentro dessa ótica de que não é uma concessão do poder público, enquanto as pessoas que lá vivem não estiverem convencidas de que essa obra venha a melhorar a vida não só da cidade, não só das pessoas que moram naquela localidade, mas a vida de todo um coletivo de pessoas que lá estão, acho que é necessário o debate. Eu entendo que tem que ter fim esse debate, mas eu duvido que 50% da população que vai ser impactada com essa obra, tenham conhecimento <falha no áudio> mecanismos hoje. Que tanto a empresa quanto o poder público têm condições de usar para esclarecer esse processo que, parece, ter alguns problemas que foram apontados na matéria do Estadão aos quais eu não vou tecer aqui, que todo mundo que está aqui provavelmente tem conhecimento deles. E se me sobrar um tempo eu gostaria de deixar para o Marcelo falar.

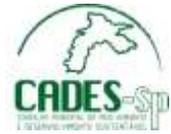
Marcelo: Obrigado. Dr. Marcos, eu não falo tão bem quanto o senhor. Eu não tenho esse dom de falar em público, mas eu quero te falar uma coisa: quando o senhor começou a sua apresentação no início dessa noite, o senhor apresentou uma planta do ano de 1.984, como base de tudo. Meu Deus do céu. O senhor tem noção de que a cidade mudou muito? Por que fez esse traçado pensando em 1984? Só isso que eu ia te perguntar. Obrigado.

Coordenadora Helena Magozo: Agora eu pediria para a Maria Mendes se manifestar, por favor.

Coordenadora Helena Magozo: Fale no microfone, porque está sendo gravado, por favor, Maria.

Maria Mendes: Boa noite, mas é que eu vou passar o meu tempo para... Pode ser para o nosso colega aqui? Porque a minha dúvida já foi esclarecida durante o debate todo. Pode usar o meu tempo, se você quiser.

Coordenadora Helena Magozo: A senhora pode falar.



Maria Mendes: Então, a dúvida que eu tinha já foi esclarecida com as outras perguntas.

Coordenadora Helena Magozo: Então está certo. Então obrigada. Ana Clara B. da Costa, por favor.

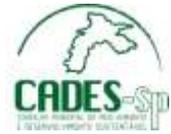
Ana Clara B. da Costa: Boa noite. Eu sou moradora da Rua Souza Ramos e, bom, como no começo da apresentação a gente pôde ver, é um projeto da década de 70. Ele acabou de falar, tem mapa aí de 1984. A única mudança que eu notei foram duas no projeto hoje apresentado, foi a mudança das fotos, que realmente são mais atuais. Eu até lembro acho do helicóptero passando lá por cima; e a outra mudança foi que não foi falado em ciclovia. Aliás, no começo foi até falado que agora vai poder bicicleta, não sei se vocês perceberam? E aí tiraram os mapas sobre ciclovia, mas continua a mesma coisa. É para transporte particular, não se fala em transporte público, que eu acho que é isso que é melhorar o transporte na cidade de São Paulo. Hoje parece que São Paulo se resume à Paulista, se resume à região central. A gente tem um exemplo, não preciso nem citar muita coisa, zona leste, qualquer região que você vá, está tudo abandonado. Por que não vai investir em asfalto, não vai melhorar escola, não vai melhorar saúde? Tudo bem, aqui é o transporte. Então investe em transporte público, coloca mais ônibus nas ruas. A maioria da população poderia utilizar o transporte público se fosse adequado. Mas não, se resume à Paulista, que hoje está toda enfeitadinha, toda bonitinha para os estrangeiros virem, olharem, acharem tudo bonito, uma realidade que não existe que é falsa que é mentira. Bom, o que eu acho na verdade é que existem prioridades, no transporte não é tudo. Lógico que é importante tem que ser investido, mas não é tudo. Acho que saúde, moradia, alimentação, segurança, essas coisas elas estão em primeiro lugar. Só que eu acho que obra viária chama mais atenção. Fazer um monte de ponte, de túnel, de rua, essas coisas chamam bem mais atenção para uma eleição. E eu não sei onde os senhores moram quem fez o projeto, onde moram, mas não moram na Vila Mariana. Ali na região não moram, porque não conhecem a situação. Vai levar o trânsito de um lugar para o outro, vai jogar lá pra frente do Sepaco. Não precisa ser nenhum ninja, nenhum “expert” para entender isso. Basta passar pela região que você percebe. Bom, uma questão mais pessoal. Única coisa que parece que tem certeza é que os moradores ali das áreas públicas vão sair. E parece que o problema, mudando o traçado, não sei, é muito simples de se resolver. Só que e a gente? E a questão da gente? Pra falar a verdade, a minha família, a gente não está esperando muita coisa da prefeitura, porque se esses programas habitacionais fossem realmente bons, se funcionasse eu acho que não teria tanta gente ocupando prédio no centro, se organizando com manifestação. Eu acho que não são tão bons assim. A gente não está esperando nada da prefeitura. Eu tenho uma dúvida: o que será que é mais importante? Ou o que dói mais? Cinco, dez, quinze, vinte minutos no trânsito, parado ali na Rua Vergueiro, Sena Madureira, “blá blá blá”, ou será uma vida toda atrás de uma casa para a sua família? Que será que dói mais? Deitar lá, ficar a noite inteira pensando na sua moradia, na sua família, ou será os cinco, os vinte, a meia hora que eu vou perder no trânsito? Realmente, é sofrido. A gente todo mundo aqui sofre com o trânsito, mas eu acho que a moradia é muito pior, porque assim, uma casa para você comprar hoje não é fácil. Na ata da audiência pública anterior saiu lá que eu sou a irmã mais velha, é a mais nova. Não sou. Eu sou a irmã mais velha. Eu tenho 19, o restante da minha família é 4, 8, 10, 18 anos. Quer dizer, eles não podem trabalhar. Como é que eles vão ajudar para a gente a comprar uma casa? Você não acha uma casa barata ali na região. E a nossa vida está ali na região. É não dá para a gente se enfiar também todo mundo em dois cômodos. Dois quartos. Não dá. Uma casa barata, não existe. A gente está próxima de escolas, a Marechal Floriano, tem ali o Brasília Machado, Lasar Segall, têm inúmeras. Tem escolas particulares, tem o metrô, tem ônibus. Aí a gente vai para onde, para um lugar que, não sei, para o meio do mato. Só pode ser. Acho que isso então é uma racionalidade cega, entendeu? Vocês querem arrumar o projeto, vocês apresentam esseanel viário, só que vocês não pensam na vida de cada um. Se sacrificar pelos outros é lindo, é



maravilhoso, é muito bonito, só que é quando os outros. Quando é si mesmo é mais complicado. Quando dói na gente é diferente. Tá bom? Obrigada.

Presidente Eduardo Jorge: A mesa vai abrir mais duas pessoas já que a Maria Mendes abriu mão praticamente e a Larissa tinha transferido o tempo dela. Mais duas pessoas que queiram ainda fazer intervenções antes do comentário do empreendedor. Heitor. Mais alguém? Dois. Por favor, pode vir.

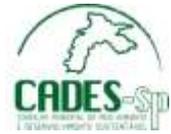
Alessandro Azzoni: Boa noite. Eu sou conselheiro do CADES Regional Vila Mariana. É a preocupação em relação ao complexo seria o desemboque dele, seria lá pra Ricardo Jafet. Hoje, nós moradores da Ricardo Jafet e próximos à Ricardo Jafet, nós já sofremos. O trânsito dela não anda em determinados horários, das 17h00 até umas 20h00 ela fica extremamente congestionada. Então, o que significa isso? Se você alocar todo esse fluxo para lá sem fazer uma adequação ali, vai chover no molhado, porque praticamente o pessoal vai ficar preso dentro do túnel. Outra coisa que me preocupa é em relação ao desenvolvimento do projeto é que quando nós falamos de impacto de vizinhança, nós falamos de pessoas que dão suas vidas, que estão nas casas. Esse é o mesmo discurso que eu usei no caso no CADES da aprovação do EIA-RIMA da Águas Espriadas, que nós conseguimos vetar a votação. Antes de mais nada, antes de aprovar alguma coisa, existem moradores, existem famílias, nós temos que levar em consideração o investimento feito por cada um deles aqui. Nós estamos falando de casas. A prefeitura, de certa forma, ultimamente ela tem feito, usado um rolo compressor para fazer as suas obras, independente seu terror. Ela pega simplesmente, como o senhor mesmo disse senhor presidente. Não foi mudado nada, a obra vai ser feita, está tudo feito, já acabou. O senhor acabou de dizer, em outras palavras, isso. Está feito, vai ser feito e acabou. Nós estamos aqui ouvindo, podemos discutir, mas não vai ser mudado nada. É o que o senhor acabou de falar para nós aqui. Então eu só queria levar em consideração que quando for fazer o projeto em si, leve em consideração que, quando o senhor for para a sua casa, o senhor vai chegar nela, vai abrir a sua porta, vai estar sossegado, dentro do seu quarto, na sua TV. Esse pessoal aqui não tem certeza se eles vão ter isso. Eles não vão saber se no empreendimento que eles compraram que eles investiram a vida deles, como o senhor falou, estava previsto, estava previsto alguma coisa viária lá. Mas só que é o seguinte: hoje a realidade é outra. “Ah, estava previsto”. Mas hoje tem uma outra realidade. Nós temos que nos adequar à realidade que nós temos. Então nós temos que pensar que todos eles aqui vão ser impactados, como o outro colega falou o repórter, tem gente que nem sabe o que está acontecendo. Ele não acha que, por exemplo, possivelmente que o empreendimento dele que está sendo construído vai ser a maravilha da vida dele, que vai ser o sonho da vida dele. Ao ponto que ele vai chegar lá na entrega e ele não vai aguentar o barulho. Nós sabemos, eu morei numa rua chamada Vicente Rao, eu tive que colocar janelas acústicas para aguentar o barulho do complexo viário da Vicente Rao, mas, quando eu comprei, eu sabia. Só que esse pessoal não sabe. Então eu acho que, assim, hoje nós estamos falando de uma região que é o Klabin. Ela foi explorada comercialmente pelo, pelas imobiliárias. Eu acho assim, como nós vimos lá, tem 2 empreendimentos, são 4 torres de alto padrão no desemboque do túnel. “Ah, mas estava previsto um túnel”. Tudo bem, estava previsto, mas hoje nós temos uma outra realidade. Nós temos não sei quantas famílias morando lá. Não é porque estava previsto. Nós temos que se adequar à realidade de hoje. A preocupação que eu faço aqui nessa colocação, eu não sou contra o túnel. O túnel ele pode ser, ele tem que ser feito para você ter o desenvolvimento da cidade, para você dar uma maior vazão, só que eu acho assim, é como opções têm que ser dadas, porque hoje você tem famílias morando lá, eles têm casas, eles têm, poxa, investimentos feitos. Exatamente. Eu acho que o tempo, eu acho que a coisa mais importante para todos nós aqui acho que era... é, todo, pelo que eu tenho visto nos projetos da prefeitura é que todos os empreendimentos têm que ser feitos com menor impacto social. Pelo menos é o que eu tenho escutado. Na Câmara dos Vereadores, nos projetos apresentados pela prefeitura. Eu acho



assim, que nós temos que levar em consideração o impacto desses moradores. Só isso que eu queria deixar claro.

Coordenadora Helena Magozo: Heitor.

Heitor Marzagão Tommasini: Obrigado mais uma vez pelo tempo. Eu devo começar dizendo que eu fui 6 anos conselheiro do CADES representando a sociedade civil. Fui 8 ou 9, nem lembro direito, anos representante no conselho estadual do meio ambiente, também representando o movimento ambientalista. Eu conheço, assim, tive a oportunidade de conhecer bem os trâmites que funcionam nesses projetos, nesses processos e por isso a razão da fala, até do movimento ambientalista com relação ao que ocorre. E uma coisa que chamou muito a atenção é como a sociedade civil, eu fiquei assim entusiasmadíssimo da qualidade dos estudos dessas pessoas que moram lá, serão impactadas, gravemente impactadas, a articulação e a capacidade de mobilização que está existindo por eles, que fazem e chamam a atenção do poder público para o dever de casa que o dever público deveria ter feito. Assim também eu quero dizer para vocês que 211 entidades se organizaram na cidade de São Paulo quando estava ocorrendo à revisão do plano diretor estratégico da cidade e que a sociedade disse não. Não, porque quando o poder público apresentou os estudos da revisão do plano diretor estratégico, apresentou estudos insuficientes, tratou de forma insuficiente a participação social, tanto que por decisão de sentença da justiça anulou o pré-projeto que o executivo havia encaminhado à Câmara Municipal sob a égide exatamente da insuficiência da participação e das informações da sociedade. Então nós estamos falando de um avanço social, de um avanço democrático das instituições democráticas e dessa participação para que esses elementos dentro de um ambiente urbano desse que a gente participa hoje, ele seja feito com a qualidade necessária. Então nós queremos uma cidade melhor, todos nós queremos. O movimento “Defenda São Paulo” chama “Defenda São Paulo” por causa disso. Porque nós queremos defender contra um planejamento que siga o sentido contrário do interesse da sociedade que vive aqui. Eu sou morador de São Paulo. E uma das exigências que se faz inclusive nos estudos de impacto ambiental, e tem na previsão legal, é alternativa locacional. Ou seja, é necessário que o empreendedor apresente as alternativas locacionais e as justifique nos estudos, não fora dos estudos. Ora, a gente tem que saber por que houve uma mudança, ou se houve outros estudos de alternativa locacional, e isso tem que ser conteúdo de análise da sociedade para apreciar inclusive se a alternativa descartada era ou não melhor. E isso não existe. Então quando a gente diz que o estudo é insuficiente, eu não estou dizendo à toa, eu não estou dizendo por que eu não sei, porque eu não conheço. Não. Eu sei como é que funciona o processo de licenciamento, eu fui conselheiro durante muitos anos no próprio CADES com o Secretário, com a Helena Magozo, com as pessoas que trabalham lá que estão aqui presentes. Então, sabemos dos enfrentamentos que são feitos. Que nesses estudos de licenciamento de obras, de projetos que interferem de forma no ecossistema urbano. Não é apenas uma intervenção local. Isso tem uma interferência nesse ecossistema, como aquela moça veio aqui dizer como ela será impactada, ela é um indivíduo, uma cidadã que mora e que será impactada e onde estão os estudos de impacto de vizinhança? Onde está sendo considerado isso dentro dos estudos de EIA-RIMA? Não é porque é um EIA-RIMA, mas se o EIA-RIMA é mais abrangente, então necessariamente ele tem que absorver todos os requisitos básicos dos estudos de impacto de vizinhança. Ele tem que trazer isso de forma minuciosa, de forma que todos nós estejamos claros e se tiver que fazer alternativas, se tiver discussões, vamos fazer. Quantas audiências públicas, senhor secretário, nós vamos fazer para que esse processo caminhe e melhore. Nós vamos fazer 200 audiências públicas até virem esses estudos de impacto de vizinhança? Não, isso já tinha que ter vindo de cara. Por isso que eu digo que não é o CADES que deverá pedir isso de cara. Isso já deveria ser no próprio órgão licenciador, anterior a levar ao conselho. O conselho vai apreciar depois uma manifestação que o DECONT fizer, favorável ou não ao empreendimento. Então, nesse momento, deveria ter sido feita a exigência



anterior para que esses estudos já viessem apresentados e que nós não ficássemos aqui discutindo ou querendo dizer, apontando as falhas. A sociedade está fazendo a função de apontar as falhas do poder público, que não faz o serviço, não faz a lição de casa que deveria ser feita. E é essa a denúncia que eu fiz aqui no começo, ou seja, nós, sociedade civil, esperamos que o poder público cumpra a sua obrigação legal de defender, proteger os interesses da sociedade, do meio ambiente, do patrimônio. E aí você vê o poder público não atuando com a eficiência necessária e exigível, do processo democrático da construção democrática. Hoje nós temos inclusive, só para fechar, por exemplo, previsões diárias ambientalmente saudáveis na cidade, como o bairro do Pacaembu, tendo alterações de tombamento, tudo o poder público promovendo, é o Estado, promovendo deterioração dessas áreas, sabe? Então o que está bom e deve ser protegido, a gente tem que fazer tudo para proteger. Essa região que vai passar esse sistema viário todo, ela é uma região que, se não está impactada por esse outro sistema viário auxiliar que vai ter, há necessidade de se fazer um estudo para proteger e evitar a degradação dessa área tem que estar no EIA-RIMA.. O poder público tem que criar. E o CADES tem a competência de criar exigências a serem colocadas pelo o empreendedor para que ele faça todo o tratamento urbanístico necessário para preservar. Ora, o que não dá para aceitar é que o sistema viário tente resolver a questão do transporte individual e degrade uma região da cidade simplesmente com essa lógica. A lógica tem que mudar. E não pode ser a lógica do custo. Eu não posso fazer uma obra mais barata ou uma obra com a lógica do valor da obra não pode ser justificada para o impacto depois do ônus que fica para a sociedade depois do passivo ambiental criado. Então a obra mais cara, mas com um impacto menor, melhor dimensionada, ela serve melhor a cidade, serve melhor a todo, a toda sociedade, a cada indivíduo e serve melhor ao próprio governo, que vai vender esse peixe de que ele fez o melhor serviço para a sociedade e isso traz lucros para o próprio governo, traz lucros para a própria sociedade. Obrigado.

Engenheiro Júlio Scottini: Respondendo algumas perguntas, primeira situação, eu só queria colocar, não sei se o secretário quer complementar depois, a planta de 1984, na verdade a colocação dela na apresentação, foi simplesmente para dizer que ela estava prevista. Não é justificativa do empreendimento que ele está sendo colocado ali porque tinha uma ruga prevista, nesse sentido. Está lá, realmente a planta do loteamento previa essa ruga, e essa não faz parte da justificativa, mas é uma condição do local. Em relação a outras condições colocadas aqui, em relação à questão do transporte público, todo mundo coloca isso, a importância do transporte público, deixar bem claro, essa região na verdade é uma região das melhores condições de transporte público da cidade. Ela tem linha de metrô, tem outro metrô que está chegando em breve também, então na verdade o governo, no caso o governo municipal, o governo do Estado particularmente tem colocado esforços significativos em transporte coletivo. É uma coisa que não acontecia há um tempo atrás, mas é uma coisa que, cada vez mais, não se pode negar. A linha de metrô aumentou significativamente, não é o caso, mas a parte de trens inclusive, então este empreendimento, a despeito desse empreendimento, o investimento em transporte público na cidade de São Paulo é muito significativo e aquela região particularmente tem se beneficiado disso. Outra condição importante é que se falou na situação das pessoas, da importância das pessoas nos estudos, o que a gente não pode tirar de foco também é que este empreendimento ele atende uma demanda legítima. Aquelas fotos que vocês viram no início da apresentação do secretário, todo dia vocês passam por isso. Também, todo dia milhares de pessoas ficam naquela condição de trânsito significativo e isso é importante, uma demanda justa, e a prefeitura exatamente está tentando atender uma demanda que é existente e se fala da importância, de atender o que as pessoas consideram importante que é o seu tempo, a sua tranquilidade de poder chegar à sua hora e isso não pode ser negado. Acho que é uma condição importante.

Marcos Rodrigues Penido: Com relação à questão do diálogo e da comunicação, sempre é possível melhorar a comunicação e isso é uma coisa que nós estamos aprendendo. A forma de



divulgação da audiência pública ela segue um rito, segue toda uma exigência, tem uma contratação legal de ser feita. Nós atendemos e cumprimos o que está previsto na lei, na legislação e é essa própria audiência, pelo comparecimento na primeira, na audiência, a própria repercussão que foi dada dos meios de comunicação há uma divulgação acredito que maciça desse empreendimento. A questão que a Ana Clara colocou quanto à ciclovia, nós colocamos que é possível, não existe impedimento nenhum no túnel tanto de transporte coletivo quanto de transporte individual quanto da ciclovia. Ela não é um viário novo. Eu estou ligando dois viários existentes onde não existe uma faixa determinada de ciclovia, então não tem sentido você num pedaço intermediário estar criando, mas você tem a possibilidade de utilização da bicicleta. Com relação à prioridade, nessa administração, se falamos ponte, viaduto é o que chama mais a atenção, nós temos que ver que nessa administração de todo o ano o orçamento, 31% é destinado para educação, para saúde é previsto na lei 15% e está sendo destinado 20% e depois desses dois, o maior orçamento previsto, inclusive no que está sendo votado hoje na Câmara Municipal, é o da habitação, 1,6 bilhões de reais para habitação. O orçamento de SIURB ele é de 450 milhões de reais, ou seja, um quarto do que se destina para habitação. Então o foco não é esse. De repente a ponte pode estar sendo vista, tem uma maior visibilidade, mas o número de habitações que estão sendo feitas, o trabalho de urbanização de favelas, o número de escolas que estão sendo atendidas, de UBS's, de novos hospitais, essas são as prioridades deste governo e ele tem investido. Claro, a carência de São Paulo é gigantesca. Nessa cidade vivem mais de 10 milhões de pessoas. Muitas pessoas abaixo de uma condição que nós poderíamos dizer confortável de vida. E isso o próprio os estudos do IBGE mostraram, mas o investimento ele tem sido maciço nas áreas sociais. Com relação aos impactos, o Júlio já colocou. E a questão da planta, Dr. Marcelo, a planta que apresentei foi a planta do loteamento. Todos os demais estudos estão compatibilizados com a realidade viária do local, que está os estudos de planta, os estudos de projeto e toda a compatibilidade disso com a realidade de hoje. Obrigado.

Presidente Eduardo Jorge: Então a Secretaria do Meio Ambiente quer agradecer a presença e participação de empreendedores, associações e moradores e encerra a sessão. Por consenso o licenciamento continua e eu continuo insistindo com a SIURB; Secretário Penido, é um pedido: que durante essa fase de discussão e análise do DECONT e do Conselho Municipal do Meio Ambiente para uma decisão final a respeito, continue havendo essa abertura e esse diálogo entre as entidades e as pessoas que queiram esclarecer e influenciar no projeto. Isso é muito importante e vai se refletir lá na frente na validade do que nós vamos apresentar e discutir e votar no CADES. Então muito obrigado a todos.

Coordenadora Helena Magozo: E eu, Helena Magozo, Coordenadora Geral do CADES, lavrei esta Ata, que segue por mim assinada.

Helena Maria de Campos Magozo

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