



Ata da 33ª Reunião Plenária Extraordinária

dia: 02/07/2013 - terça-feira às 09h00min horas

Local: Parque Ibirapuera – Escola Municipal de Astrofísica (próximo ao Planetário)
Avenida Pedro Álvares Cabral, s/n - Portão 10.

Expediente:

1. Discussão e votação da Ata da 150ª Reunião Plenária Ordinária.
2. Posse do senhor **Oswaldo Figueiredo Maugeri**, como conselheiro titular, representante da Secretaria Municipal dos Negócios Jurídicos - SNJ.
3. Posse do senhor **Eduardo Mikalauskas**, como conselheiro suplente, representante da Secretaria Municipal dos Negócios Jurídicos – SNJ.

Ordem do dia:

1. Discussão e Votação do **Parecer Técnico nº. 55/CADES/2013**, da Câmara Técnica Obras Viárias, Drenagem e Transporte que analisou o **Estudo de Impacto Ambiental do Prolongamento da Av. Chucri Zaidan até a Av. João Dias, Ponte Burle Marx e complemento viários necessários** - pelo presidente José Carlos Andersen, Conselheiro representante da Secretaria Municipal de Transportes no CADES.

Anexos:

- Ata da 150ª Reunião Plenária Ordinária do CADES.
- Parecer Técnico nº. 55/CADES/2013



Ricardo Teixeira

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

Secretário Ricardo Teixeira: Bom dia. Bom dia a todos os conselheiros. Eu vou pedir, antes, mais uma vez, que desliguem os telefones celulares, por gentileza. Porque dá interferência no equipamento de som. Nós vamos dar início, então, à 33ª Reunião Plenária Extraordinária, nesse dia 02/07/2013, às 9h40, me parece. A nossa pauta de hoje, Expediente: Discussão e votação da ata da 150ª Reunião Plenária Ordinária. Os senhores receberam antecipadamente a ata. Os conselheiros que tiverem de acordo, não tiverem nada a se manifestar com relação a inclusão na ata desta reunião, permaneçam como estão. Aprovada então a ata da 150ª Reunião Plenária Ordinária. Vamos dar agora, ainda no expediente, a posse dos conselheiros da Secretaria de Negócios Jurídicos, o senhor Osvaldo Figueiredo Maugeri, bem-vindo, como conselheiro titular. E o senhor Eduardo Mikalauskas, acho que não está presente, como conselheiro suplente. Mais uma vez, bem-vindos os conselheiros da Secretaria de Negócios Jurídicos. Ordem do dia: Discussão e votação do Parecer Técnico no 55/CADES/2013 da Câmara Técnica de Obras Viárias, Drenagem e Transporte, que analisou o estudo de impacto ambiental do prolongamento da Avenida Chucri Zaidan até à Avenida João Dias, Ponte Burle Marx e complemento viários necessários. A apresentação será feita pelo presidente José Carlos Andersen, conselheiro representante da Secretaria Municipal de Transportes no CADES. Por favor. Eu vou pedir um minuto a todos, até colocarem a apresentação.

Cons. José Carlos: Bom dia a todos. Senhor secretário adjunto, diretor do DEPAVE, diretores do DECONT, demais companheiros conselheiros. Eu vou apresentar aqui, esse importante projeto, o parecer técnico da Câmara Técnica 2 e do DECONT, analisando essa importante obra. O empreendedor é São Paulo Obras e o relatório, o EIA/RIMA apresentado foi desenvolvido pela empresa Geotec. A localização do empreendimento, é uma continuidade da Operação Urbana Água Espaiada. A gente vê ali, na linha vertical norte-sul, o Rio Pinheiros... Então este projeto se desenvolve desde a proximidade da junção do eixo, na horizontal aqui, que é a Avenida Água Espaiada até, proximamente, a junção com a Marginal Pinheiros e o Rio Pinheiros, nessa ligação norte-sul, indo do Los Andes, na junção da Água Espaiada, próximo à Marginal, até a Avenida João Dias. Uma importante obra, uma importante ligação viária para a região, porque ela vai configurar em uma diretriz viária e em uma diretriz de transportes, nesse eixo norte-sul, paralela à Marginal Pinheiros. Foi noticiado agora, desde ontem, está operando as faixas exclusivas de ônibus na Marginal Pinheiros. E essa diretriz viária também está programada, está equipada para dar continuidade para esse eixo, que vem desde lá de cima da Avenida Luís Carlos Berrini, prolongando até a João Dias e mais, futuramente, indo em direção, fazendo interligação com o centro de Santo Amaro e a Avenida Vitor Manzini. E depois, também, tem vocação para continuar até a região de Interlagos. Como benefícios, além desse eixo alternativo, também tem a característica de desafogar o importante eixo da Avenida João Dias. Uma vez que vão ser instaladas também duas pontes, fazendo um binário de travessia do Rio Pinheiros. A transposição da Marginal Pinheiros será feita através de execução de duas pontes, a terminologia atual, a Ponte Maynard e a Ponte Tapaiúna, fazendo um binário e uma nova travessia sobre o Rio Pinheiros. Então aqui temos a ligação feita, e essa característica foi a



principal crítica da população, que nós percebemos nas audiências públicas, em outras comunicações, que o traçado original iria passar sobre o Parque Burle Marx, causando uma série de problemas ambientais, de locação. Então após o entendimento das críticas da população, foi desenvolvido, em conjunto com a CET, essa nova característica, que não interfere absolutamente em nada com o Parque Burle Marx, e vai proporcionar uma saída pelo eixo da Rua Itapuína, que vai fazer uma ligação importante, também, com a interligação com a atual Avenida Hebe Camargo até a Avenida Giovanni Gronchi e Avenida Francisco Morato. E com isso, parte do fluxo existente na Ponte João Dias, proveniente da Avenida Giovanni Gronchi e Estrada de Itapeperica, que hoje se faz pela Avenida João Dias, será desfiado para esse prolongamento da Chucri Zaidan e essas novas ligações viárias. Outra característica importante, também, deste projeto, que ao longo de um trecho de mais ou menos 1 Km, ela vai ser em túnel. Ou seja, o transporte coletivo vai estar na superfície e vai ter duas pistas subterrâneas, também, por conta de comprometimento de espaço lateral para o alargamento. Então o histórico aí, da avaliação. Duas audiências públicas, em 2009 e 2012, e várias reuniões da Câmara Técnica, que por sua vez, depois de várias comunicações com o empreendedor e análise, juntamente com o DECONT, chegou a aprovação do relatório que foi elaborado. Então a nossa posição, que estamos apresentando agora para plenário, é que a Câmara Técnica acata a avaliação feita e recomenda a aprovação deste plenário, desde que sejam observadas as exigências que eu vou descrever a seguir. São 54 exigências que foram elencadas depois de avaliação e contato com o empreendedor. Mais uma vez a gente, da Câmara Técnica, elogia o profundo trabalho profissional dos técnicos do DECONT, que mais uma vez esmiúçam profundamente tudo que contém o EIA/RIMA e desenvolve um trabalho muito profissional e profundo com relação a isso. Então nós acreditamos que nenhum aspecto legal, ambiental e técnico foi esquecido deste rol de exigências que agora eu vou ler para vocês. 1 - Apresentar o projeto para todas as intervenções previstas na implantação do empreendimento. Apresentar a manifestação do Grupo Gestor da Operação Urbana Consorciada Água Espreada, em relação ao empreendimento proposto, inclusive análise referente às intervenções que estão localizadas fora do perímetro da Operação Urbana. As que estão localizadas fora do perímetro são as novas pontes propostas. Com relação aos limites da operação, foi perguntado por que não este projeto se estender além do limite da Avenida João Dias, mais para frente até, podendo ir até à Avenida Interlagos. O que o empreendedor nos respondeu é que a Operação Urbana tem um limite legal e tem uma limitação para ser. Então foi determinado que esse empreendimento chegasse até à Avenida João Dias, por conta da determinação legal dos limites oficiais da operação urbana. Agora, melhoramentos futuros, outras ligações, como as diretrizes que eu citei para vocês não estão impossibilitados, está tudo, lá, preparado, e pode ter continuidade para essas diretrizes viárias e de transportes. 3 - Apresentar a manifestação do Corpo de Bombeiros, em relação ao projeto do túnel proposto, de acordo com os objetivos e as diretrizes estabelecidas na Instrução Técnica nº 35/2011. 4 - Apresentar a manifestação técnica com as diretrizes definidas pela Comissão de Proteção à Paisagem Urbana – CPPU, quanto às intervenções previstas. 5 - Apresentar o cronograma físico-financeiro atualizado, contendo todas as etapas da obra, incluindo desapropriação, remoção e reassentamento, bem como a execução dos Planos e Programas. Informar as fontes de recursos utilizadas para cada intervenção proposta. 6 - Apresentar a manifestação e análise técnica da Secretaria Municipal de Transportes – SMT/CET, referente ao prolongamento da Avenida Chucri Zaidan até a Avenida João Dias, incluindo parecer referente



ao entroncamento das referidas avenidas em nível. Então foi uma dúvida colocada, então foi solicitado. Apesar de eles terem esclarecido e tal, e é aceitável essa questão. Mas a configuração geométrica vai ser consultada a CET para explicar a possibilidade de continuidade, nenhum obstáculo, a continuidade desse eixo em direção ao centro de Santo Amaro. 7 - Elaborar um Estudo de Tráfego para o prolongamento da Avenida Chucuri Zaidan. Esse estudo deve indicar as condições atuais de fluxo de todos os modais, automóveis, ônibus, motos, bicicletas, etc., os horários de realização das medições (diurno e noturno), bem como calcular as projeções para verificar a capacidade de suporte da via frente ao fluxo de veículos, que será gerado pelo alargamento da referida avenida. Apresentar a ART do responsável técnico. Essa colocação foi feita porque no eia/rima foi analisada a configuração original, que era ter uma ponte só sobre o parque Burle Marx. Com essa nova configuração de travessias, foi pedido esse novo estudo de tráfego, apenas para atualizar. Naquela modalidade anterior, já, as características que eu apresentei para vocês, de desafogo do eixo da João Dias, passando para a nova ponte, já é essa que configuraram. É mais uma confirmação, uma segurança da Câmara Técnica para assegurar que essa proposta tecnicamente é viável também. 8 - Apresentar o projeto de sinalização de todo empreendimento, demonstrando as adequações viárias propostas e as intervenções que possibilitem a circulação de pedestres. 9 - Apresentar o projeto aprovado e a manifestação final do Grupo Executivo para Melhoramentos Cicloviários – Pró-Ciclista/SMT. 10 - Apresentar um levantamento do estado de conservação na região dos imóveis lindeiros existentes ao longo da extensão de implantação do túnel, incluindo emboque e desemboque. 11 - Apresentar e detalhar o Plano de Contingência, que contemple ações preventivas e emergenciais a serem adotadas, em caso de acidentes. 12 - Apresentar e detalhar o Plano de Monitoramento Geotécnico, principalmente em relação às edificações localizadas no entorno da implantação do túnel. 13 - Apresentar o projeto de drenagem de todo o empreendimento. Informar o método construtivo a ser utilizado, se foi considerado para o dimensionamento os alagamentos existentes na região, e a possibilidade de ocorrer refluxo da galeria em caso de cheias. 14 - Apresentar o Estudo Hidrológico da Bacia do Dreno do Brooklin, comprovando que o projeto proposto não interferirá no sistema de drenagem atual e que não ocasionará pontos de alagamento na região do empreendimento. Apresentar a ART do responsável técnico. Essas duas últimas são referentes à preocupação da Câmara Técnica e do DECONT, e mesmo da população, que é uma região com possibilidade de alagamento. Como vai ser construído uma pista em túnel, então é essa preocupação e a necessidade de uma comprovação técnica, que essa metodologia não afetará a drenagem da região, nem, tampouco, essa intervenção viária. 15 - Apresentar as medições e análise dos pontos de ruído (período diurno e noturno) e vibrações nos seguintes pontos: Então todos esses pontos são pontos estratégicos da localização do projeto e a exigência da necessidade de medição e divulgação desses locais de ruído e vibrações. 16 - Apresentar o detalhamento do Programa de Monitoramento de Níveis de Poluição Sonora e Vibrações, contendo, dentre outras, informações relacionadas às fases de planejamento, implantação e operação do empreendimento e medidas mitigadoras previstas. Esse Programa deverá ser elaborado considerando a análise dos pontos já avaliados e a inclusão dos novos pontos solicitados. 17 - Realizar um estudo de qualidade do ar e apresentar medições locais ao longo de todo viário proposto, pontes, complementos viários e alargamento da Av. Chucuri Zaidan, principalmente no emboque e desemboque do túnel e eventual poço de ventilação. Esse estudo deve conter: apresentação de mapa com os pontos analisados, relatório fotográfico, e



informações técnicas referentes à metodologia utilizada, análise das principais fontes de poluição do ar, e das condições climáticas, bem como as medidas de mitigação adotadas, principalmente nos locais previstos para emboque e desemboque do túnel e poços de ventilação. 18 – Apresentar o detalhamento do Programa de Monitoramento de Qualidade do Ar e Vibrações, contendo dentre outras, informações relacionadas às fases de planejamento, implantação e operação do empreendimento e medidas mitigadoras previstas. Esse Programa deverá ser elaborado considerando a análise das medições locais ao longo de todo empreendimento, inclusive nas áreas previstas para o emboque e desemboque do túnel e poços de ventilação. 19 - Apresentar o Projeto Executivo de Cadastro de Interferências das redes de infraestrutura (aéreas e subterrâneas), para as intervenções viárias previstas ao longo de todo empreendimento. 20 - Apresentar as manifestações técnicas das concessionárias responsáveis pelas redes de infraestrutura (aéreas e subterrâneas) que serão impactadas com a implantação do empreendimento. 21 - Apresentar o detalhamento dos seguintes Programas e seus respectivos Sub-Programas: Programa de Gestão e Controle Ambiental das Obras; Sub-Programa Ambiental de Controle da Poluição nas Frentes de Trabalho; Sub-Programa de Controle de Processos Erosivos e de Assoreamento dos Corpos d'água; Sub-Programa Ambiental de Controle das Obras no Viário; Sub-Programa Ambiental de Controle das Áreas de Apoio; Sub-Programa Ambiental de Controle de Desativação e Recuperação das Frentes de Trabalho; Programa de Supervisão Ambiental das Obras; Programa de Inserção Urbana. 22 - O Projeto Paisagístico a nível executivo deverá obedecer ao seguinte: O plantio de mudas de árvores do Projeto Paisagístico e o referente à compensação pelo manejo da vegetação de porte arbóreo devem estar de acordo com as orientações técnicas para projeto e implantação de arborização em vias e áreas públicas no Município de São Paulo, estabelecidas na Portaria Intersecretarial nº 05/SMMA-SIS/02 de 27/07/2002, ou ato normativo superveniente que a substitua, e com a Lei Municipal nº 13.646 de 11/09/2003. As espécies de árvores devem ser escolhidas a partir da Lista de Espécies Arbóreas Nativas do Município de São Paulo estabelecida na Portaria 61/SVMA/2011. Devem ser utilizadas as assinaladas como adequadas para arborização urbana, e dentre essas, preferencialmente, as atrativas à avifauna pelas flores, frutos ou sementes. O ajardinamento deve estar de acordo com as determinações da Lei Municipal nº 13.646 de 11/09/2003 e com a Portaria Municipal 60/SVMA/2011. O Projeto Paisagístico deve contemplar a possibilidade de tratamentos com barreiras vegetais a fim de mitigar ruídos e promover a minimização de surgimento de ilhas de calor. 23 - Apresentar uma avaliação baseada em critérios técnicos quanto à preservação das palmeiras imperiais localizadas no canteiro linear entre a Avenida Marginal Pinheiros e a Chácara Tangará, de modo a buscar alternativa na readequação do viário que permita preservar o canteiro com as palmeiras-imperiais, mantendo, dessa forma, as características paisagísticas do envoltório do bem tombado. Apesar das palmeiras imperiais não serem nativas da mata atlântica, elas já configuram uma alameda de palmeiras muito interessante paisagisticamente, e nós vimos, por bem, o máximo de cuidado na preservação ou remanejamento dessas espécies. 24 - Obter o Termo de Compromisso Ambiental – TCA que é firmado com a SVMA/DEPAVE para o manejo da vegetação de porte arbóreo a ser executado para a implantação do empreendimento. 25 - Obter o Termo de Compromisso Ambiental – TCA e a manifestação favorável da CETESB para as intervenções nas Áreas de Preservação Permanente – APPs do Canal do Rio Pinheiros e de seu córrego afluente decorrentes das obras do empreendimento, bem como cumprir integralmente o disposto no TCA e na manifestação. 26



- Deverá ser realizada a avaliação das intervenções que ocorrerão nas praças públicas e áreas verdes junto ao viário localizadas na ADA. Quantificando as perdas de ajardinamento, solo permeável, mobiliário e vegetação de porte arbóreo. As medidas de mitigação e compensação para as intervenções, como a criação de novas praças, deverão estar em conformidade com os impactos quantificados. 27 - Deverá ser demonstrado o atendimento ao Art. 136 da Lei Municipal nº 13.430/2002 - Plano Diretor Estratégico, para as praças a serem criadas, apresentadas no Projeto de Urbanismo. 28 - Apresentar manifestação favorável do Departamento de Gestão do Patrimônio Imobiliário – DGPI da SEMPLA para as intervenções nas praças públicas e áreas verdes junto ao viário. 29 - Atender a condicionante constante da anuência dada pela Secretaria do Meio Ambiente – Coordenadoria de Parques Urbanos, por intermédio do Ofício CPU 36/2013, para as interferências das pontes em áreas do “Pomar Urbano”. 30 - Atender as condicionantes constantes da anuência do Conselho Gestor do Parque Burle Marx de 23/04/2013, referentes à implantação do empreendimento. 31 - Comprovar a Compensação Ambiental em Unidade de Conservação do Grupo de Proteção Integral de 0,21% do valor de referência do empreendimento. A Unidade de Conservação será escolhida pelo DECONT-2/GTAIA e a DUC/DEPAVE-8/SVMA em conjunto. A Compensação Ambiental deverá estar de acordo com o Art. 36 da Lei nº 9.985 de 18/07/2000 e os Decretos Federais nº 4.340 de 22/08/2002 e nº 6.848 de 14/05/2009. 32 - Os Programas e Subprogramas Ambientais referentes ao meio biótico deverão ser reapresentados em nível de detalhamento que torne possível a execução dos mesmos, ocasião em que deverá ser citada a empresa responsável pelo programa e demonstrada a sua competência técnica e legal para executá-lo. 33 - Apresentar o Programa de Comunicação Social discriminando a instalação de Postos de Informação e constituição de Comissão Permanente de Informação, conforme estabelece a LAP nº17/SVMA.G/2003 de 16/12/2003. 34 - Apresentar o cronograma das atividades e estratégias comunicativas a serem realizadas nas fases de planejamento, implantação e operação do Programa de Comunicação Social em função da população moradora e atividades econômicas diretamente afetadas. 35 - Apresentar Relatório documental e fotográfico, comprovando a instalação dos Postos de Informação e a constituição da Comissão Permanente de Informação, de acordo com a LAP nº 17/SVMA.G/2003 de 16/12/2003. 36 - Apresentar Relatório documental e fotográfico comprovando as ações realizadas quanto ao empreendimento e seus impactos na fase de planejamento da obra junto aos diferentes segmentos da população afetada e atividades econômicas. 37 - Apresentar o Decreto de Utilidade Pública – DUP das áreas delimitadas para desapropriação para todo o empreendimento. 38 - Apresentar e detalhar o Programa de Educação Ambiental, tomando como base a Instrução Normativa nº 2, de 27 de março de 2012, do Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis do Ministério do Meio Ambiente. 39 - Apresentar um Programa específico sobre as alternativas de tecnologias mais limpas para reduzir os impactos na saúde do trabalhador e no meio ambiente, incluindo poluição térmica, sonora e emissões nocivas ao sistema respiratório conforme Portaria MMA/IBAMA nº 259 de 07/08/2009. 40 - Apresentar a manifestação da Secretaria de Educação do Estado de São Paulo, referentes aos impactos a serem causados a EE Plínio Negrão, pela intervenção proposta. (desapropriação prevista para a quadra esportiva). 41 - Apresentar manifestação e anuência do Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico, Arqueológico, Artístico e Turístico - CONDEPHAAT, em relação aos possíveis impactos a serem causados aos bens tombados e em processo de tombamento presentes na área de influência do empreendimento. 42 - Apresentar



manifestação e anuência do Conselho Municipal de Preservação do Patrimônio Histórico, Cultural e Ambiental da Cidade de São Paulo – CONPRESP, em relação aos possíveis impactos a serem causados aos bens tombados e em processo de tombamento presentes na área de influência do empreendimento. 43 - Apresentar o Programa de Reassentamento para a população diretamente afetada, em razão das obras e intervenções. 44 - Apresentar Programa de Atendimento Econômico e Social para a população diretamente afetada pela Operação Urbana Consorciada Água Espraiada – Chucri Zaidan. 45 - Apresentar Diagnóstico Socioeconômico do Cadastramento das famílias diretamente afetadas, pela intervenção proposta na OUCAE. 46 - Apresentar o Decreto de Interesse Social – DIS referentes às áreas definidas para as Habitação de Interesse Social – HIS. 47 - Apresentar a anuência da Secretaria Municipal de Habitação – SEHAB de co-responsabilidade no Programa de Desapropriação e Reassentamento. 48 - Atualizar as informações das Fichas de Cadastro das Áreas, com especial atenção àquelas a serem desapropriadas total ou parcialmente, considerando todos os dados obtidos até o momento, incluindo as informações de número de contribuinte e previsão de desapropriação (parcial ou total). 49 - Atualizar o Mapa de Localização dos Locais de Enfoque considerando todos os dados obtidos até o momento. 50 - Apresentar o relatório de Avaliação Preliminar de cada uma das áreas identificadas com potencial de contaminação, conforme orientações contidas no "Guia para avaliação do potencial de contaminação em imóveis" (CETESB/2003) e na Norma Técnica NBR 15515-1 (ABNT/2007) e legislações vigentes. Caso sejam constatados indícios de contaminação nesta etapa, realizar e apresentar a Investigação Confirmatória, de acordo com as Normas Técnicas ABNT NBR 15492/2007, NBR 15495/2007 e NBR 15515-2/2011. 51 - Caso a contaminação seja confirmada nas áreas investigadas a serem desapropriadas, o empreendedor deve autuar um processo específico para o acompanhamento das investigações ambientais realizadas, incluindo o relatório de Investigação Detalhada e Avaliação de Risco à Saúde Humana, com base nas normas técnicas e legislações vigentes. 52 - Os estudos elaborados para atendimento às Exigências 50 e 51 deverão seguir as orientações do “Manual de Gerenciamento de Áreas Contaminadas” (CETESB/2001) e ser acompanhados de documentação completa (incluindo cadeia de custódia, ficha de recebimento de amostra e laudos laboratoriais); Anotação de Responsabilidade Técnica – ART do responsável pela Avaliação Ambiental e cópia da Carteira do Conselho Profissional ao qual estiver vinculado e; Declaração de Responsabilidade, conforme modelo CETESB, adaptada à Secretaria do Verde e do Meio Ambiente. 53 - Apresentar manifestação técnica da CETESB quanto à contaminação do solo e da água subterrânea de todas as áreas cadastradas na Listagem de Áreas Contaminadas e Reabilitadas da CETESB, em sua versão mais recente e/ou para as quais foram emitidas licenças ambientais, identificadas na ADA do empreendimento. 54 - Caso novos lotes venham a serem desapropriados, estes também devem ser classificados quanto ao seu potencial de contaminação e ser objeto de investigações ambientais, considerando os procedimentos de gerenciamento de áreas contaminadas. Era isso que eu tinha para relatar. Obrigado.

Secretário Ricardo Teixeira: Agradecemos a explanação do presidente da Câmara Técnica, José Carlos Andersen. E agradecemos, também, os componentes da Câmara Técnica, o Luiz Fernando, o Romano Devido, do DECONT, que foi o relator, o José Eduardo Rodrigues da Silva, de DEPAVE, a conselheira Olga Maria Soares e Gross, da Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano, o conselheiro Sérgio Krichanã Rodrigues, da Secretaria de



Infraestrutura Urbana, SIURB, a conselheira Beatriz Fábregues, da ONG Macro Região Sul 1 - Espaço Múltiplo de Inclusão Social e o conselheiro Eduardo Storopoli, da universidade Uninove. Eu vou passar agora a secretária executiva Ocleres, para ela dar prosseguimento aqui, às inscrições.

Secretária Executiva Ocleres Harkot: Bom dia. Eu vou abrir agora as inscrições para perguntas. Alguém tem algum questionamento?

Cons. Cristina Antunes: Bom dia. Primeiro lugar, parabéns à Câmara Técnica, é um trabalho para tirar o chapéu. Eu tenho algumas dúvidas. Na verdade, não são questionamentos. Essa operação sempre foi apresentada como uma extensão da Operação Urbana Água Espreada, mas ela se caracteriza basicamente por uma intervenção viária, você colocou: viária e de transporte, logo no começo. Então isso já deixa uma questão: qual é a função da operação urbana. Ele vai atravessar uma área que está densamente ocupada, já, por grandes empreendimentos, na Chácara Santo Antônio. Eu vou falar do lado de cá do rio. E que tem, como foi uma das preocupações da Câmara Técnica, tem um subsolo extremamente sensível, aquilo lá é uma várzea do Rio Pinheiros, e, portanto, hoje, inúmeros desses imóveis, seja os mais antigos, seja os mais modernos, que tem três, quatro níveis de subsolo, tem uma interferência inegável sobre o lençol freático. A gente vê nas ruas da Chácara Santo Antônio água correndo pelas guias bombeadas do subsolo. Portanto, não há tecnologia, até agora, que tenha resolvido esse problema. Então, uma primeira preocupação, que foi abordada pela Câmara Técnica, é como vai ser tratada essa questão. Essa questão, obviamente, está se preocupando com o viário, porque a operação trata de viário. E a nossa preocupação é o que vai acontecer com os imóveis que estão nessas imediações, que já sofrem hoje. A gente tem imóveis lá, que estão completamente trincados, sem intervenção viária, sem grandes... e muito menos o impacto que o túnel causará. A gente sabe também que as condicionantes, nem todas são cumpridas, porque aparecem imprevistos ao longo do projeto, vem justificativa, tal. A gente já viu isso lá no monotrilho. A gente está vendo que as condicionantes não são 100% atendidas. Não sei nem em que proporção a gente poderia dizer que são atendidas. Então uma primeira questão é essa: eu queria saber como essas condicionantes propostas vão garantir o impacto nos imóveis, não só o impacto de ruído, ou impacto de tratamento pontual do subsolo? Porque hoje a gente já tem uma situação crítica em toda extensão da Chácara Santo Antônio. A segunda questão, que também tem a ver com esse olhar para o viário que essa operação está desviando, é a questão do adensamento populacional e, eu digo construtivo, mais do que populacional, que vai ocorrer nas áreas dos grandes galpões que estão abandonados. E que esses, sim, justificaria um olhar para uma operação urbana, porque são imóveis que estão abandonados realmente, as indústrias saíram de lá. Mas a expectativa que se tem é que vão surgir grandes torres nessa região. A gente não ouviu aqui, eu pelo menos não identifiquei, peço desculpas se está aí e eu não percebi, a preocupação com esse impacto. o impacto ambiental está aqui, está posto. Inclusive com a preocupação paisagística. Mas o impacto que vai ser causado pelo adensamento construtivo, e eu vou insistir, muito mais do que populacional, porque as torres que já estão surgindo lá, estão mostrando que o que vai acontecer é isso, como esse impacto vai ser tratado? Isso é impacto ambiental violento, que vai alterar completamente o perfil, as características, principalmente da Vila Cruzeiro, que é a área onde está concentrada a maioria desses galpões que certamente serão tomados por novos empreendimentos. A questão do viário, o problema de chegar até à João Dias, a gente entende



que tudo tem que ter um limite, aliás a operação tinha um limite antes, foi mudado também. Tudo bem. Vai chegar até à João Dias. A João Dias já é uma região conflagrada, já é uma região que não tem solução, hoje eu demorei uma hora e 45 minutos para vir para cá, entre outras coisas, porque toda região de Santo Amaro está conflagrada porque a João Dias está complicada. Então esse estudo do impacto e a justificativa de que para o futuro haverá uma continuidade, isso daqui deixa capenga a operação até sob o olhar do viário, outra vez, não é objetivo de uma operação urbana. Operação urbana foi criada, o instrumento é para requalificação urbana. Outra coisa que também não vi, outra vez peço desculpas se está aqui e eu não percebi, é a preocupação com o projeto urbanístico que está por trás dessa operação. Eu vejo claramente o projeto viário e de transporte, mas não vejo um projeto urbanístico. Então quando se fala, por exemplo, em criação de áreas verdes, criação de até parque, isso está definido em um projeto urbanístico? Ou a gente vai sair correndo atrás para ver o que sobrou depois que o setor imobiliário se apropriou através da CEPAC, se apropriou das áreas disponíveis para isso? Como isso daqui vai ser tratado nesse olhar do impacto ambiental? Então, outra vez, são preocupações, são dúvidas que nós temos, mais do que questionamentos. Porque a gente não está vendo essa preocupação, nem na extensão do projeto, da lei de extensão, e nem nas condicionantes que obrigariam a empreendedora a apresentar um projeto previamente. Aliás, esse é um vício que a gente tem, as operações urbanas não apresentam um projeto urbanístico previamente, antecipadamente à intervenção. Muito obrigada.

Secretária Executiva Ocleres Harkot: Pela ordem, Delamana.

Cons. Delamana: Conselheiros e conselheiras, bom dia. Inicialmente, eu também queria parabenizar a câmara Técnica, na pessoa do senhor presidente, José Carlos Andersen. Parabéns pelo trabalho, José Carlos. Eu queria fazer uma pergunta relacionada à alteração de uma das pontes. As duas estavam previstas, mais ou menos na altura do Parque Burle Marx, não é isso? Eu vi que uma foi jogada lá para a João Dias. Até que ponto isso poderá comprometer a distribuição do tráfego local. Porque me que a ideia original era ter um sistema que atravessasse o rio mais ou menos entre a João Dias, onde já existe uma ponte, e a ponte no Morumbi, não é? Eu estou entendendo que essa ponte que está sendo jogada para a proximidade da João Dias, ela vai perder um pouco dessa função. Eu gostaria de um esclarecimento nesse sentido. Como isso altera o projeto original?

Cons. Maria Cristina: Quero reiterar, como os nobres conselheiros já colocaram, parabenizar a Câmara Técnica. Eu vi que foi um trabalho árduo e bem elaborado. Algumas ponderações da conselheira Cristina, como o Delamana também, eu vejo relevante a explicação. Mas no que pese todo o trabalho realizado, não vejo, assim, grandes questões que venham implicar com relação aos impactos ambientais, também com relação à população ao entorno. O que me preocupa é assim, é ter um acompanhamento efetivo para evitar com o que tem ocorrido, algumas obras são realizadas e não há efetivação. Será que todas aquelas determinações estão sendo cumpridas? Então desde já eu coloco a OAB para acompanhar e monitorar exatamente essas medidas mitigadoras, com relação a evitar acidentes da população ao entorno, porque eu acho que isso é preocupante, a questão da várzea, que eu acho relevante. E não tenho nada a pontuar com relação aos conselheiros que já colocaram anteriormente. E agora essas explicações. O que eu me coloco aqui, a Ordem dos Advogados à disposição, é para acompanharmos exatamente o cumprimento



dessas remediações, dessas questões mitigadoras e recomendações que a Câmara Técnica, inteligentemente, já ponderou.

Cons. Fernando: Bom dia a todos. Eu queria, também, parabenizar o trabalho feito e a apresentação, se me permitir de chamar, meu colega Zelão. Uma questão só, você citou a ligação Itapaiúna e a avenida Hebe Camargo, que hoje... eu sei, porque eu trabalhei pela Camargo Correia na urbanização da favela Paraisópolis e moro na região também, então aquela avenida, hoje, não tem função nenhuma se não houver a continuidade dela por dentro da favela, que é um contrato da Secretaria da Habitação. Eu acho que não tem nenhum representante da SEHAB aqui, hoje. Então essa justificativa, que é excelente em termos viários, da ligação da Itapaiúna chegando até a João Saad, Francisco Morato, Giovanni Gronchi, como alternativa Giovanni Gronchi e também Marginal Pinheiros, é muito boa. Tanto para o transporte público, quanto para o tráfego em geral. Só que existe um hiato que é de responsabilidade da Secretaria de Habitação, que faz parte do conjunto de obras da urbanização da favela Paraisópolis, é um seccionamento da avenida, que até hoje... foi construído, aí parou, tem desapropriações, tem remanejamentos. Essa funcionalidade de ligação Itapaiúna com Giovanni Gronchi, hoje, ela não existe. E pelo que eu vejo, é um futuro bem longínquo essa solução. Eu só queria colocar isso aí.

Secretária Executiva Ocleres Harkot: Pela ordem agora, o José Carlos vai responder as perguntas.

Cons. José Carlos: A Cristina, companheira nossa de câmaras técnicas, de vários debates aí, inclusive quando eu era gestor da CET, na área operacional também, é uma ferrenha defensora dos interesses do bairro e da entidade que ela representa. Na verdade, Cristina, como você já sabe da dinâmica das câmaras técnicas, a grande dificuldade nossa, mesmo, é como a gente garantir que o que está proposto na obra, no relatório, seja cumprido. Que garantias, que segurança se teria com a implantação disso. E o limite, também, da Câmara Técnica vem até esse momento aqui, até a avaliação da viabilidade ambiental de um empreendimento. Daqui para frente, aí continua a Secretaria do Verde, através de seus órgãos de fiscalização e tal, o cumprimento disso. Então a Câmara Técnica, juntamente com o DECONT, procurou elaborar exigências levantadas, sensibilizadas através das manifestações da população nas audiências públicas, a experiência de cada um dos integrantes, e o que a legislação determina. Nós esperamos ter formalizado, através das exigências, todas as pendências que nós levantamos. E você citou bem aqueles pontos mais críticos da região. Ou seja, é uma região de várzea, sujeita a alagamento, e por conta disso, também, a inconstância do solo, do subsolo, e o impacto que uma obra dessa poderia gerar. Então nós enumeramos, de todas as coisas referentes a vibrações, a estudos hidráulicos, todas essas coisas, de maneira a eles... a gente exigir do empreendedor a elaboração de relatórios e levantamentos. Nós já acionamos o empreendedor para nos explicar, durante as reuniões, essas questões. Eles, na apresentação, eles garantiram que tudo está estudado, está calculado, está previsto. E nós formalizamos, então: “Se vocês têm segurança disso tudo, então que nos apresentem todos os detalhes, todos os estudos, tudo que a tecnologia pode apresentar com relação a isso.” Nós estamos, relativamente, seguros de que nós abrangemos todos esses pontos. E a efetividade da implantação dessas medidas vai depender, agora, da continuação, da fiscalização da obra. O projeto urbanístico e paisagístico foi cobrado em um nível de projeto executivo, de maneira a ele ser implantado, se tenha os



dimensionamentos da implantação dele. E também, a outra preocupação nossa, o que já aconteceu com outras áreas é: você desapropria trechos parciais de um imóvel e depois o que fica com aquela áreas remanescente. Isso tudo também está citado. E estamos exigindo que todas essas áreas remanescentes se transformem em áreas verdes. E que isso seja incluído no projeto paisagístico também. Então quanto a isso, nós citamos. Quer dizer, até o nosso limite de competência, de atribuição, eu acredito que nós tenhamos atingido. Daqui para frente é a competência da fiscalização da Secretaria do Verde.

Cons. Cristina Antunes: Esse projeto urbanístico que você diz, ele já está completo, já foi apresentado?

Cons. José Carlos: Foi apresentado em um nível de projeto funcional. Agora estamos cobrando o executivo.

Cons. Cristina Antunes: Porque, assim, o executivo vem, já, depois de eles obterem a licença. Então a gente fica inseguro com relação ao que vai sair disso. Tudo bem, precisa ter um projeto urbanístico, e devia ter sido apresentado antes. A gente está fazendo uma intervenção imensa, extensa e delicada, em áreas muito sensíveis. Então, por exemplo, se vem um projeto urbanístico, que a gente só vai ter como alternativas, ou como espaço o que sobrar, a gente já começou perdendo. A gente tem uma área, principalmente na... Na Chácara Santo Antônio é absolutamente claro o problema, não tem mais espaço, a não ser se demolir metade daquelas casinhas que faz a características das áreas ainda residenciais que estão mescladas lá, pelas áreas empresariais. Na Vila Cruzeiro não tem um único pedaço de canteiro. A Vila Cruzeiro é uma região extremamente árida, e que se a gente não se antecipar para reservar espaços para fazer um parque, para fazer uma praça, obviamente nós vamos ficar correndo atrás do prejuízo. Então um projeto urbanístico apresentado antecipadamente garante que essas áreas não vão ser todas ocupadas por grandes empreendimentos. Que a prefeitura, o poder público, garanta para essa população toda da Vila Cruzeiro, que mora lá, não é a pessoa que trabalha, porque as indústrias foram embora, eles moram lá, que isso seja garantido em um projeto, que se for apresentado depois a gente não vai ter. então a preocupação é essa. Na verdade, isso é um vício, não é, José, porque o projeto urbanístico tinha que vir antes. Tinha que vir antes. Não precisa ser um executivo no nível de centímetros, mas tem que ser um plano de massas que determine: aqui será área verde, aqui nós vamos liberar para o setor imobiliário, aqui nós vamos insistir, ou garantir que a gente tenha um núcleo de serviços. Onde estão os serviços públicos? Não vai sobrar. A gente está vendo isso diariamente. Não tem lugar em São Paulo para creches, não tem lugar para UBS. Onde a gente vai garantir, nesse grande empreendimento que é viário, os espaços para os serviços públicos para atender a população que vai continuar morando lá, deseja continuar morando lá? Então não acho que isso comprometa em nenhum momento o relatório do DECONT. Só que eu entendo que a gente ainda tem que insistir nisso. A gente ainda tem que investir nisso, antes que essa imensa obra tenha início. Porque, senão, nós vamos realmente garantir um novo Campo Belo. Vai ser outra vez um impacto terrível, o que está acontecendo no Campo Belo.

Cons. José Carlos: Perfeito. Você tinha colocado também a questão no impacto no trânsito, não é?



Cons. Cristina Antunes: Isso.

Cons. José Carlos: Foi feito um estudo de impacto, uma simulação. E quando são feitas essas simulações, através de um software chamado M2, se considera todas as alterações de ocupação, uso do solo, e premissas de crescimento de geração de tráfego para um universo de 20, 30 anos. Então isso já foi e consta no EIA/RIMA. O que nós solicitamos aqui, é uma atualização, porque esse estudo de impacto no tráfego foi desenvolvido com a concepção original da ponte que passava tangenciando o Burle Marx. Então é uma atualização, usando essas duas novas pontes, fazendo o binário. Apenas isso. E aquele estudo comprovava o quê? Que era viável, que ia aumentar sensivelmente o volume de trânsito nesse novo eixo, que atualmente não existe, e desafogar os eixos existentes, principalmente a Avenida João Dias. Mas eles vão ter que atualizar esse estudo aí. E o impacto vai ser isso. E felizmente, esse projeto foi feliz já incorporando a questão de transporte coletivo para esse eixo viário. O Fernando me confirmou, da SPTrans, que está confirmado diretrizes da São Paulo Transportes, de construção de corredores de ônibus nesses eixos. Então, também, é uma garantia, é uma certeza, para a gente, saber que mais uma vez está se incrementando a possibilidade de oferta de transporte coletivo em detrimento do transporte individual. Então a obra também é viável considerando essa característica.

Cons. Cristina Antunes: Nesse aspecto, se a gente não tem um projeto urbanístico detalhado, como esse estudo, essa simulação teria incluído a previsão de milhares de novas famílias nos empreendimentos que vão surgir lá? Sem um plano urbanístico, isso aqui é mero delírio, está certo? Quer dizer, é mera especulação. A gente não sabe quantos novos empreendimentos vão sair lá. Ou sabe? Quantas novas famílias de classe média, classe média alta vão mudar para lá. Então uma questão é transporte coletivo, que é óbvio que a gente tem sempre que investir, e a outra questão é a realidade, e eu volto com o exemplo de Campo Belo, porque Campo Belo está destruído com uma parte dos prédios que vão sair lá. E ninguém anda. Então, na verdade, apesar do monotrilho, apesar dos corredores, a gente... não foi computada essa grande contribuição de novos carros particulares que vem de lá. Eu estou levantando como preocupação, eu sei que a gente não consegue remediar o que já está feito, mas eu acho que a gente tem que tentar corrigir isso, ainda é tempo, com um plano urbanístico mais detalhado. Já. Não é depois de eles terem a carta verde para poder começar. Eu quero aproveitar a proposta da xará, eu acho que o que você fala, é que... Eu entendo, a função da Câmara Técnica já foi extremamente bem executada e chega em um ponto que não tem mesmo possibilidade de controlar. A Cristina está propondo, está colocando a OAB à disposição para fazer esse acompanhamento. E eu entendo que até dentro do CADES haja outras entidades que tenham essa disposição, porque é fundamental esse controle. É fundamental. A gente entrega uma região como a Água Espriada para fazer o monotrilho, com um monte de condicionantes, e a gente está vendo diariamente que não tem ninguém olhando, ninguém tomando conta. A gente acredita que eles vão fazer, e não fazem. Então a gente repetir esse erro, repetir essa deficiência, eu acho que é, na verdade, um defeito na estrutura de gestão. Como nós somos CADES, nós somos todos voluntários aqui, mas temos esse empenho, acho que a gente podia, talvez, pensar em criar um mecanismo para garantir esse controle. Nós estamos aprovando as condicionantes e a gente tem a possibilidade de acompanhar isso, com mais algum esforço, lógico, porque todos nós já fazemos. Mas para, pelo menos, não cair no vazio.



Secretária Executiva Ocleres Harkot: Obrigada. Pela ordem, Olga.

Cons. Olga: Eu queria fazer um comentário, talvez uma proposta, em cima do que a colega Cristina Antunes falou, que eu acho muito importante, que eu acho que é uma questão essa questão do projeto urbanístico. A gente trata muito da obra, a gente vê a obra como um empreendimento a parte da questão urbanística. Para ser bem breve, eu acho que o Termo de Referência que é oferecido, ou que é apresentado a quem vai fazer o EIA/RIMA, o empreendedor, eu acho que no caso de grandes obras, de obras de impacto, como é esse caso, eu acho que tem que conter exigências com relação a inserção da obra no contexto urbanístico e algumas proposições, nem que seja em um plano de massas, mas que a gente já tenha uma ideia da possibilidade ou não de ocupação de como será ocupado aquele espaço, o novo espaço que é desenvolvido... que fica instalado pela obra, você cria um espaço novo, urbanístico. Eu acho que a gente não ficaria só, Cristina, na minha opinião, na implantação da obra com seu complemento paisagístico. Eu acho que é necessário a gente ter uma ideia do processo de ocupação, como ele virá. Como ele acontecerá. É claro que isso está parametrizado na lei da operação urbana, mas eu acho que seria muito interessante, muito útil, muito importante que o Termo de Referência já solicitasse ao empreendedor que fizesse essa previsão do desenvolvimento urbano, dando parâmetros... não sei se é possível dar parâmetros, mas, enfim, um plano de desenvolvimento urbano no espaço urbanístico que vai ser gerado e modificado pela implantação da obra. Eu estou falando mais como CADES do que Câmara Técnica agora.

Cons. Luiz Fernando: Bom dia a todos. Eu gostaria só de colocar algumas questões. O DECONT, com relação ao monotrilho, com relação à própria operação da Água Espreada faz o acompanhamento através dos relatórios que são entregues pelo empreendedor, de todas as ações. E aquilo que está fora, ou que não está sendo complementado, é feito um relatório e é encaminhado. Quer dizer, o acompanhamento do processo do que é EIA/RIMA é feito por SVMA, pelo DECONT, pelo próprio grupo que faz o estudo, faz o acompanhamento da obra e das condicionantes. Então essa fiscalização é feita. E caso tenha alguma questão que a população entenda q não está sendo, que nos passe isso, pode ser pelo próprio CADES, que a gente vai verificar. Mas o acompanhamento é feito. Os relatórios são encaminhados. E aquilo que, porventura, não está sendo complementado, é explícito isso no relatório técnico. Por outro lado, eu queria só colocar uma questão, com relação a obra em si, e eu entendo a sua preocupação na visão macro, na visão de se enxergar o contexto da obra dentro da operação urbana. Ocorre que a gente precisa deixar claro só com relação, a Operação Urbana Água Espreada foi aprovada, foi autorizada. E que esta obra faz parte deste processo. Ou seja, a questão dessa mudança, inclusive no que compete à parte ambiental, e é bom deixar claro, a senhora acho que observou os últimos itens do relatório, 50, 51, 52, que tratam de área contaminada, é justamente pela mudança de uso. quer dizer, a gente está prevendo e a legislação nos obriga inclusive, tudo que for tido de mudança de uso, quer seja aquilo que era industrial, os galpões, e que passam, provavelmente, para um uso residencial ou comercial, você é obrigado a fazer toda essa monitoração, toda essa avaliação de contaminação, ou possível contaminação, justamente para tentar garantir integridade física, não só do trabalhador que vai fazer a obrar, e de quem vai morar. As preocupações da Secretaria do Verde passam justamente para mitigação dos impactos. Agora, com relação as outras questões, do que vai ocorrer, a gente tenta vincular justamente nos estudos. Questão do próprio impacto do trânsito, é evidente, você abre uma artéria nova, evidente que



parte daquele fluxo vai mitigar, ele vai derivar. Por outro lado, a gente também entende... Hoje, a senhora mesmo comentou, uma hora e 45 para rodar poucos quilômetros. Isso também provoca impacto ambiental seríssimo. Não só na questão da poluição, tanto do ar, como também sonora, mas também a questão da qualidade de vida das pessoas. Então eu acho que dentro desse contexto, sempre a gente procura observar e ponderar esses dois lados. A questão da drenagem é uma preocupação muito grande hoje, não só nessa obra, como em outra que a gente está discutindo com relação ao túnel Sena Madureira, com a questão da drenagem para Ricardo Jafet, que também é complicado. Ou seja, existe hoje essa preocupação justamente de garantir com que qualquer empreendimento que venha a ser executado nessas áreas que já são críticas historicamente, que todo o dimensionamento de carga seja equacionado e seja compensado nessas variáveis. Então com relação aos estudos que a gente procura observar, é sempre com intuito de avaliar a condição pré-existente, a condição proposta e aquilo que a gente entende que deva ser feito para que seja mitigado todo esse impacto. Então era só colocar isso para a senhora. Os relatórios, caso tenha qualquer interesse de ver, a gente está à disposição, o acompanhamento que a gente faz, para qualquer conselheiro aqui, fica aberto. Estamos à disposição lá no DECONT.

Cons. José Carlos: Eu gostaria só de responder as considerações do Eduardo Delamana e do Fernando. Eu vou me dirigir à frente, aproveitar o desenho do viário para esclarecer. Eduardo, a sua questão é sobre o impacto dessa nova concepção de transposição do Rio Pinheiros em relação ao original. E o Fernando colocando que não vê com muito bons olhos a diretriz viária da rua Itapaiúna e Hebe Camargo. Não vê a consideração. Bom, quando nós avaliamos isso, após a primeira audiência pública, e a repercussão popular que causou aquilo realmente seria uma coisa inviável, porque o projeto viário é esse eixo do prolongamento da Chucri Zaidan e mais essa derivação pela rua Laguna e Alceu Mainard. E uma transposição por aqui, de ligação com essa região do Morumbi. Muito bem, a concepção original seria utilizar esse traçado existente aqui, e para isso teria que passar sobre o Parque Burle Marx, em um sistema viário já saturado, que já é utilizado uma ligação aqui e seria realmente terrível essa ligação. Seria pior do que o que está hoje em dia. Então voltou-se a analisar e foi elaborado essa nova concepção. Que teve muita felicidade de, primeiro, fugir dessa intervenção, desse impacto aqui na reserva existente e aproveitar um sistema viário, um eixo viário aqui, que está atualmente completamente ocioso. Essa Avenida Itapaiúna é uma avenida de grande porte, canteiro central, duas pistas, várias faixas de deslocamento, e praticamente ociosa no tempo atual. Então a concepção seria: o volume oriundo nesse sentido, ou nesse, que se interesse em se deslocar para a região do Morumbi, entraria em uma dessas vias aqui, subiria essa ponte em curva, retornaria aqui, até o eixo da Itapaiúna. No sentido oposto, a mesma coisa, continuando por aqui, fazendo essa nova ponte e se interligando, ou à Marginal Pinheiros, ou na região, no sistema viário aqui existente. Então nós acreditamos, inclusive isso foi uma concepção desenvolvida em conjunto com a CET, que é a melhor solução possível, considerando os espaços existentes. E nós consideramos também os outros projeto viários co-localizados. Existe um pacote de projetos chamado de projetos para a região sul, que considera aqui o prolongamento da Marginal Pinheiros, desde a Ponte João Dias, Ponte Transamérica, onde o trânsito é obrigado a atravessar ali do lado esquerdo do rio, continuando nesse eixo até a Avenida Interlagos e depois prolongando até o complexo viário, lá no fundo do autódromo de Interlagos. Nova ponte de apoio aqui, na Ponte



Transamérica, teria uma nova ponte, fazendo um binário pré-existente e uma série de outras melhorias viárias na chegada da Avenida Guido Caloi e tudo mais. Então com essas todas melhorias consideradas e esse eixo configurado aqui, que nós acreditamos que ele tem um grande potencial para ser executado, porque além de configurar uma ligação viária, ela vai ser uma ligação de transportes. a Linha 17 e :Ouro do Metrô precisa da construção dessa nova avenida, porque a linha vai se desenvolver com os pilares acertados em cima do canteiro central. Então é impossível não acontecer essa avenida, porque a pressão de um modal de metrô e monotrilho para essa região é muito forte também. A ligação seria a Linha 17 e Ouro do Metrô vindo pelo eixo da Avenida Água Espraiada, adentrando por essa região aqui, e depois pegando esse eixo em direção ao estádio do Morumbi e terminando na junção com a Linha 4, Amarela, no eixo próximo à Avenida Francisco Morato. Então eu acredito que essa configuração viária é a que melhor se apresenta para essa região. E também os estudos de simulação mostraram uma derivação forte no sentido bairro da Avenida João Dias, para esse eixo e para se desenvolver para quem tem interesse nessa região aqui, desafogando esse trecho da João Dias e também a Ponte João Dias, e a junção aqui, com a Avenida Itapeperica. Então é um grande benefício viário para a região. Alguma dúvida com relação a essa configuração viária?

ORADOR NÃO IDENTIFICADO: Zelão, desculpa, vou fazer uma correção. A Linha 17 atravessa o Rio Pinheiros na altura da Roberto Marinho, na altura do Real Parque, aí ela deriva, mais ou menos, na diretriz da Avenida Hebe Camargo. A travessia não é nesse ponto que você indicou. Ela é mais na direção da Roberto Marinho.

Cons. José Carlos: Sim, sim. É, ela faz uma pequena derivação, ela corre na Marginal, em cima da linha de trem hoje existente, depois que ela deriva...

ORADOR NÃO IDENTIFICADO: Só que é bem mais à oeste aí, nesse... Mas não importa. Realmente a diretriz da Avenida Hebe Camargo, João Saad, ela prevê o monotrilho no canteiro central dela. A minha questão só, é que existe um trecho dessa avenida que ela é de responsabilidade da SEHAB, e ela está com a obra parada há um bom tempo. Mas não cabe à você responder isso. A gente teria que questionar a SEHAB quando vai ser construído isso aí.

Cons. José Carlos: Ok. Mais alguma questão referente a essa parte do sistema viário? Ok. Obrigado.

Cons. Walter Pires: Bom dia a todos. Walter Pires. Secretaria Municipal de Cultura. Só apenas duas sugestões, em função do debate e essas questões relatadas, principalmente pela Cristina. Talvez uma hipótese de solicitar à SMDU ou SPUrbanismo, que acompanha a operação urbana, talvez um levantamento, uma informação mais atualizada das expectativas de ocupação dessa região. Se não há um projeto urbanístico já ainda finalizado, estruturado, certamente já existe indicativos de intervenções, de atuações, ou de... obviamente de mudanças. Então talvez essas áreas de planejamento da cidade tenha condição de nos mapear e atualizar o conselho quanto a essas expectativas de alteração, em função até desse novo projeto da avenida. Talvez tivesse uma maneira de atualizar um pouco o conselho em relação a essa questão. E a segunda questão é parabenizar também o DECONT, a Câmara Técnica pelo detalhado relatório que foi feito. Eu tenho acompanhado nesses anos todos, invariavelmente pela complexidade dos vários projetos



que as câmaras têm que analisar, é uma quantidade bastante extensa de diretrizes que são apresentadas. É uma sugestão mais de organização de informações, a possibilidade de organizar essas diretrizes por temas, por tópicos, elencando diretrizes relativas à compensação ambiental, questão de uso do solo, a questão de contaminação. A leitura e a compreensão dos blocos de informação ficassem mais claras. São 54 itens que abarcam blocos de informações. Questão apenas de estrutura de relatório, me parece um pouco mais clara para interpretação. Muito obrigado.

Patrícia: É uma ponderação, no que tange a questão da mobilidade urbana, como nós vimos, essa obra é necessária. Já foi aprovada pela política urbana. Agora, o que cabe, sim, cada secretaria, diante da sua competência, fiscalizar. E a sociedade tem mecanismos, obviamente, também para fiscalizar e denunciar. Então o que nós temos que ficar atentos é com relação a isso. A fiscalização por parte da sociedade, nós, aqui, conselheiros, cada um na sua atuação, também de fiscalizar. E a Secretaria do Verde, obviamente, com o acompanhamento, no que tange as medidas mitigatórias, no que tange a questão ambiental, e as demais secretarias. Como a Secretaria Urbana... e a questão da responsabilidade social, também, do entorno, e a população ali, ao redor, caberá tanto à sociedade, como nós, aqui, acompanharmos. Mais uma vez eu me manifesto parabenizando todos os conselheiros que participaram da Câmara Técnica.

Cons. Ivo Câmara do Vale: Eu tive aqui duas conselheiras que falaram com muita sabedoria, o caso da Cristina e o caso dessa conselheira aqui, Olga. A Olga deu uma resposta que estava me chamando atenção, a questão que é muito comum na nossa cidade, que se faz empreendimento, se coloca as torres, e não se pensa na saúde e na educação. Então, depois causa impacto, e vamos correr atrás. Apesar essa questão a Olga fechou na proposta a ser colocada, para que haja um acompanhamento a quem de direito em cima dessa relação. Porque na realidade, pelo que eu percebo... eu estava aqui questionando, com a minha sábia professora de direito, a quem caberia. Porque a gente tem que refletir a palavra. Então ela estava me orientando que na realidade, a proposta aqui é a questão da mobilidade urbana. A gente está pensando na questão da sustentabilidade daquela região, no equilíbrio da questão ambiental e a aprovação para que se faça a obra, se inicie os procedimentos, para que através deles venham aquilo que a Olga colocou muito bem, a solicitação de compensações, nesse olhar. Porque isso aí vai estar mais agarrado ao Plano Diretor mesmo, do que a outras realidades. Obrigado.

Cons. Cristina Antunes: Eu queria solicitar, então, formalmente, juntando as diversas propostas, em termos de maior informação a respeito da existência ou não, ou do detalhamento de um plano urbanístico, que a gente chame a SPObras aqui, para fazer essa apresentação. As entidades, como a Cristina falou, a gente tem o dever de fazer esse acompanhamento, fazer essa fiscalização, mas é muito difícil fazer isso pulverizado. Então eu estou solicitando, em nome da Ciranda, que a gente chame a SPObras para fazer essa discussão. Ainda é tempo. Eu acredito, como a Olga no começo, ainda é tempo de organizar esse plano de massas, organizar a questão dos equipamentos públicos, quais são os espaços que vão ser reservados, se é que não foram reservados realmente no Termo de Referência. Mas que isso seja feito aqui no CADES. Para não precisar que cada entidade procure a SPObras para poder articular essas informações, para poder receber essas informações. A proposta do Valter vai exatamente nesse sentido. Quer dizer, a gente pode ter



essas informações a tempo, e interferir nisso, não é Valter? A gente pode ainda dar pitaco, no que vai ser esse plano de massa.

Cons. Walter Pires: Eu acho que é interessante chamar, inclusive, uma apresentação maior, de SMDU, da Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano, que na realidade engloba toda essa questão de desenvolvimento e de planejamento da cidade como um todo. Quer dizer, SPObras já partiria quando tivesse, vamos dizer, um projeto executivo, ou já uma parcela daquilo que está sendo pensado. E que é a função da Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano, ou seja, pensar a cidade como um todo, a cidade compacta, tudo que já tem sido passado em uma cidade do porte como a nossa. Eu acho que é interessante ter uma apresentação, como já tivemos outras aqui nesse conselho, por parte da Secretaria de Desenvolvimento Urbano, para dar uma visão geral do que está se pensando, programando para a cidade, principalmente agora com relação a discussão do Plano Diretor. E, lógico, as outras secretarias, inclusive, no caso, SPObras também mostrar para todo o conselho onde vão se dar, se pretende, no cronograma da administração, fazer as interferências, as intervenções, seja na questão viária, de habitação, de saúde, de todas as questões de políticas públicas.

Cons. Sérgio Rodrigues: Bom dia a todos. Sérgio Rodrigues, SIURB. O meu entendimento é de que não haverá obra se as condicionantes, dá licença, como óbvio, não forem totalmente, na integralidade delas atendidas. Eu gostaria de colocar como contribuição, que a SPObras pode colocar no ar um site exclusivo para acompanhamento dos atendimentos que vão ser submetidos ao DECONT, e onde todos... um site web, não é um site fechado, do governo ou da administração, um site web, o que não elide a possibilidade de qualquer esclarecimento in loco que a sociedade ou qualquer instituição possa fazer. Mas para que tempestivamente todos tenham o acompanhamento cronológico, enfim, necessário para que essa licença de instalação, ou seja, aquela que enseja as obras e, portanto, só vai vir depois que o plano urbanístico seja detalhado e aceito como tal, possa, digamos, ter o condão de resolver, acredito eu, uma boa parte, senão quase a totalidade das dúvidas que foram suscitadas aqui. Salvo melhor juízo, quem tem a competência para decidir isso é o secretário.

Secretário Ricardo Teixeira: Ok. Eu acho que também é ótima contribuição. Quanto mais transparência e possibilidade de acesso à informação para todos é fundamental. Reiterando aquilo que o Luiz Fernando já explanou aqui, ou seja, é função da Secretaria do Verde fazer frente a esse acompanhamento e fiscalização. E não tem sentido um rol todo de obrigações, de apresentação, de relatórios e condicionantes por parte de quem vai executar a obra, a não ser cumprido. Tem que ser cobrado de nós também. Estamos aí, abertos.

Cons. Sérgio Rodrigues: Senhor Secretário, para complementar, o poder público e uma empresa como a SPObras, embora da administração direta, ela é uma empresa do poder público, ela, no mínimo, tem obrigação primária de fazer cumprir a lei. E todos nós aqui, como conselheiros, a hora que aprovamos o, eu diria, exemplar, porque o excelente relatório que o DECONT produziu e que foi apresentado e aceito pela Câmara Técnica, nossa responsabilidade também é uma responsabilidade objetiva. E todos nós temos interesse de demonstrar o que está sendo feito, não só por dever de ofício, mas porque isso é requerido em uma sociedade moderna que é participativa e transparente. Muito obrigado.



Secretário Ricardo Teixeira: Perfeito. Estando os conselheiros esclarecidos, não havendo mais questionamentos, vamos passar então à ordem do dia: Discussão e Votação do Parecer Técnico nº. 55/CADES/2013, da Câmara Técnica Obras Viárias, Drenagem e Transporte que analisou o Estudo de Impacto Ambiental do Prolongamento da Avenida Chucri Zaidan até a Avenida João Dias, Ponte Burle Marx e complemento viários necessários. Em votação. Aqueles conselheiros que estiverem de acordo com a aprovação do Parecer Técnico, permaneçam como estão. Aprovado por unanimidade.

Conselheiros Presentes:

Eduardo Ignácio de Faria/Samuel de Oliveira/Fernando Borges Fortes Olga Maria Soares e Gross/Sergio Krichanã Rodrigues/Lourdes Elizabeth Ress/Vera Lucia Anacleto Cardoso/Walter Pires/Oswaldo Figueiredo Maugeri/André Dias Menezes de Almeida/Maria Cristina de Oliveira Reali Espósito/Eduardo Storopoli/Eduardo Della Manna/Marcio Esteves da Silva/Ivo Carlos Valencio/Ângela Maria Branco/Maria José de Andrade/Evando Reis/Milton Roberto Persoli/Luiz Fernando Romano Devico.

Conselheiros com justificativa de ausência:

Maria Lucia Tanabe/André Luis Gonçalves Pina/Eliana Sapucaia/Fátima Cristina Faria Palmieri/George Dói/Marcio Esteves da Silva

Conselheiros Suplentes presentes:

José Carlos Andersen/ Hugo Luiz de Menezes Montenegro/Cinthia Masumoto/Maria Raquel Pacheco/Cristina Antunes