



34ª Reunião Plenária Extraordinária

dia: 12/07/2013 - sexta-feira às 09h00min horas

Local: Parque Ibirapuera – Escola Municipal de Astrofísica (próximo ao Planetário)

Avenida Pedro Álvares Cabral, s/n - Portão 10.

Será liberada entrada de veículos pelo estacionamento do **PORTÃO 10**, para participantes da reunião plenária do CADES.

Quem preferir entrar de carro pelo Portão 3, o estacionamento é pago por meio de Zona Azul.

PAUTA

Ordem do dia:

1. Discussão e Votação do **Parecer Técnico nº. 56/CADES/2013**, da Câmara Técnica Obras Viárias, Drenagem e Transporte que analisou o **Estudo de Impacto Ambiental do Complexo Viário da Avenida Sena Madureira**, pelo presidente José Carlos Andersen, Conselheiro representante da Secretaria Municipal de Transportes no CADES.

Ricardo Teixeira

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



Secretário Adjunto Manuel Victor: Eu pediria, mais uma vez, que desligassem os telefones celulares, por gentileza, porque dá uma interferência muito grande, aqui na comunicação. Vamos dar início então, à 34ª Reunião Plenária Extraordinária, agradecendo a presença, mais uma vez, dos Conselheiros. Tivemos, recentemente, outra reunião plenária extraordinária. Nesse dia 12/07/2013, sexta-feira, agora às 9h30 da manhã, eu vou passar a palavra ao coordenador geral, Luis Eduardo Peres Damasceno.

Coordenador Luis Eduardo Damasceno: Bom dia a todos. Senhores e senhoras conselheiros, senhores e senhoras presentes. Daremos início à pauta, à ordem do dia. Lembrando que a equipe inteira do DECONT está aqui, à disposição, depois, para qualquer pergunta, após a apresentação, a explanação. Discussão e votação do parecer técnico 56/CADES/2013, na Câmara Técnica Obras Viárias, Drenagem e Transporte, que analisou o estudo de impacto ambiental do Complexo Viário da Avenida Sena Madureira, pelo presidente José Carlos Andersen, conselheiro Representante da Secretaria Municipal de Transportes do CADES.

Cons. José Carlos. Bom dia a todos. Senhor Secretário Adjunto Manuel Victor, Luiz Fernando, diretor do DECONT, Milton Persolli, diretor de DECAV, Damasceno e Ocleres da Coordenação do CADES, demais membros Conselheiros do CADES, e público em geral, meu bom dia. Vamos apresentar hoje, o parecer técnico do CADES referente à obra do Complexo Viário Sena Madureira. Esse empreendimento é mais uma obra viária, cujo empreendedor é a SIURB, Secretaria de Infraestrutura Urbana e Obras, e o relatório, EIA/RIMA que foi analisado foi desenvolvido pela Geométrica Engenharia de Projetos Ltda. Bom, depois nós vamos ver no mapa também, a localização desse empreendimento, o prolongamento da Avenida Sena Madureira, cortando por dois túneis e mais complementos viários, o Espigão da Domingos de Moraes e Paulista, tendo como vias paralelas essas vias aí, então, ele dá uma continuidade fazendo uma ligação no eixo sudeste e sudoeste, entre a região do Ibirapuera, de Vila Mariana, Vila Clementino, até a Chácara Klabin, e atingindo a Abraão de Moraes e com possibilidade de ligação também, para o ABCD. Esse empreendimento é uma obra de grande importância, primeiramente, com o interesse à atribuição que eu represento, a questão do trânsito, que é o desfazimento de um nó viário existente, histórico, que existem diretrizes há décadas para sua execução, e proporcionará uma melhoria na qualidade de vida, no trânsito de toda região próxima a esse empreendimento. Então, essa obra vai constar a construção de dois túneis, com extensão aproximada de 400 a 600 metros, cortando o espigão da Paulista, emboques e desemboques dos dois extremos, dos dois lados do divisor de águas, que é o espigão, e vários viários complementares para fazer essas interligações. Mais constantemente na encosta do lado da bacia do Córrego Ipiranga, fazendo a ligação com a Avenida Ricardo Jafet. Então, nós vemos aqui, pelo mapa, a localização do empreendimento. Nós temos aqui a Avenida Sena Madureira, vindo aqui da região do Ibirapuera, dois níveis de emboque e desemboque. O emboque vai ser aqui, para esse sentido, e o desemboque aqui. Eles não foram alinhados no mesmo ponto por falta de espaço para fazer esses dois sistemas de forma paralela. Em vermelho, nós temos os dois túneis, e o emboque e desemboque desse outro lado, paralelos. E todo esse em azul, os complementos viários para fazer as ligações viárias de acesso a isso. Então, aqui, mais detalhadamente. Do lado da Vila Clementino, na altura da Rua Nuporanga, e Rua Coronel Lisboa deste lado, temos os dois... o emboque para o sentido Ricardo Jafet e o



desemboque para o sentido do Ibirapuera. Próximo, por favor? Aqui temos, do outro lado, o emboque e o desemboque paralelos um ao outro, os túneis interligando, e esse sistema viário para fazer as ligações necessárias para acesso e saída dos túneis. Aqui temos a parte mais abaixo, a continuação do eixo do túnel pela Rua Embuaçú, e o sistema velho, retornando pela Rua Vergueiro, nessa altura.

Coordenador Luis Eduardo Damasceno: José Carlos, por gentileza.

José Carlos Anderson: Pois não.

Coordenador Luis Eduardo Damasceno: Você está na frente do pessoal que está querendo ver. Se você pudesse se deslocar...

José Carlos Anderson: Está melhor assim?

Coordenador Luis Eduardo Damasceno: Está. Obrigado.

José Carlos Anderson: Desculpe. Bom, então, para a organização e avaliação do relatório do EIA/RIMA, foram realizadas duas audiências públicas, em outubro de 2010 e dezembro do mesmo ano, no auditório do Instituto de Engenharia da Avenida Doutor Dante Pazzanese. Nessas oportunidades, foi muito importante, a gente, a Câmara Técnica, o DECONT ouvir as reclamações da população, os anseios, as reivindicações, e a gente procurar as adequações e tirar as dúvidas com o empreendedor, com relação às demandas que apareceram. Em junho de 2013, foi feita a apresentação para a Câmara Técnica do relatório do DECONT, e foi, após toda análise e discussão, essas idas e vindas nesses quase dois anos e meio de avaliações, pôde-se chegar e aprovar o relatório final desse empreendimento. Bom, então, a que conclusões chegou-se a Câmara Técnica e os técnicos do DECONT? Considerando que isso é uma importante ligação para a ligação e formação desse eixo viário, ligando o sudoeste e o sudeste da região de São Paulo. Ainda, considerando que isso vai formar, futuramente, um grande anel viário, que está previsto no Plano Diretor Estratégico, a cidade, carecendo de um sistema viário básico, de referência, que fará as melhores distribuições do trânsito, eliminando esses gargalos do que existe ainda hoje, ali no espigão, e também dando um tratamento melhor a todo esse eixo, de forma a superar a característica da malha viária da cidade, que é essencialmente radial. Com isso, a gente tem eixos perimetrais, anéis viários, para melhor distribuição do trânsito e do transporte também, da região da cidade. A gente também considerou as expectativas dos moradores da região, e consideramos também, todo o impacto negativo que esse empreendimento poderia causar. Então, também, por conta de algumas implicações, se estudou possíveis, outras alternativas locais para esse empreendimento. E chegou-se à conclusão que esse projeto é o que melhor atende, e que menos impacta a região, considerando a necessidade e prioridade que ele determina. E toda a melhoria prevista para ele, considerando e balizando com os impactos, nós consideramos que é um projeto ecologicamente, ambientalmente, viável. Também, a gente considerou que... aí eu faço um elogio para a equipe técnica do DECONT, porque a localização dele, no emboque e no desemboque do lado da bacia do Córrego Ipiranga, passava por uma APP. Então, o grande mérito de avaliação é que a equipe superou a consideração da obra, simplesmente, pelo fato de passar por uma área de proteção permanente, não poder ser realizada e todas as restrições que existem. Então foi feita uma profunda avaliação, uma profunda análise, inclusive histórica, do desenvolvimento da região e a superação que foi apresentada foi que, primeiro, essa localização, essa região se caracteriza como uma área de risco, decorrente da grande



degradação da deterioração que houve nas encostas das possíveis nascentes existentes. A existência de duas comunidades na região, também sofrendo questões de risco. Quer dizer, essa degradação vai ser, inclusive, superada com esse empreendimento, dando contenção à erosão existente, ao descontrole de lançamento de afluentes, ao controle da monitoração das águas pluviais. Em resumo, com as exigências que vão ser apresentadas, e com essa caracterização, eu acredito que houve um avanço, uma evolução, na maneira de envolver e tratar uma intervenção sobre uma área de proteção permanente. Parabéns aos técnicos. Brilhante relatório que foi feito. E a seguir, a gente vai apresentar as exigências necessárias para essa configuração. Então, como eu disse, nós consideramos o empreendimento ambientalmente viável, desde que o empreendedor atenda às seguintes exigências: 1 - Apresentar o projeto paisagístico a nível executivo, o qual deverá obedecer ao seguinte: plantio de mudas de árvores do projeto paisagístico, e o referente à compensação, pelo manejo da vegetação de porte arbóreo deve estar de acordo com as orientações técnicas para projeto e implantação de arborização em vias e áreas públicas do município de São Paulo, estabelecidas na portaria intersecretarial número 05/SMMMA, SS02 de 27/07/2002, ou ato normativo superveniente que a substitua. E com a lei municipal número 13.646/2003. As espécies de árvores devem ser escolhidas a partir da lista de espécimes arbóreas nativas de São Paulo, de 28/5/2011. Devem ser utilizadas as assinaladas como adequadas para arborização urbana, e dentre essas, preferencialmente, as atrativas à ave e fauna, pelas flores, frutos e sementes. O projeto de paisagismo, a nível executivo, deve contemplar, além da arborização e gramados, soluções de ajardinamento, empregando plantas como arbustos, forrações de folhas, e ou forrações floríferas. O ajardinamento deve estar de acordo com as determinações da Lei Municipal número 13.646, de 11/09/2003, 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. 2 - Deverá ser apresentado o TCA – Termo de Compromisso Ambiental, firmado com a SVMA/DEPAVE, para o manejo da vegetação de porte arbóreo, necessário implantação do empreendimento. O planejamento da arborização deve levar em consideração, a intervenção no caminho verde da Rua Sena Madureira, procurando realizar a recomposição da arborização no trecho afetado. Caso isso não seja possível, deverá ser realizado o plantio de mudas e árvores nas vias paralelas ao trecho atingido. Em pontos que ofereçam potenciais de plantio, de modo a manter a continuidade do caminho verde. Além disso, deverá considerar a possibilidade de plantio de enriquecimento nas praças públicas, localizadas na ADA e nas áreas de influência do empreendimento. Bem como de procurar estabelecer a conectividade entre as praças e áreas verdes localizadas nas áreas de influência do empreendimento. 4 - Apresentar, no prazo máximo de 60 dias corridos, contados a partir da expedição da LAP, manifestação favorável do Departamento de Gestão do Patrimônio Imobiliário – DGPI, da SEMPLA, para eliminação da Praça Murupaúba, **cod-log** 315133, bem como para intervenções das demais áreas verdes públicas atingidas pelo empreendimento. 5 - Apresentar projeto a nível executivo, de praça pública, a ser implantada na área de aproximadamente 1.290 m², localizados junto ao condomínio Klabin Residence. A praça deverá estar de acordo com o artigo 136, do Plano Diretor Estratégico, lei 13.430/2002. 6 - Comprovar a compensação ambiental em unidade de conservação do grupo de proteção integral de 0,11% do valor de referência do empreendimento. A compensação ambiental deverá estar de acordo com o artigo 36 da lei número 9.985, de 18/7/2000. E os decretos federais número 4.340, de 22/8/2002, e 6.848 de 14/5/2009. 7 - Apresentar o programa de compensação ambiental referente ao artigo 36 da lei federal número 9.985 de 18/7/2000, com nível de detalhamento que permita sua implementação indicando o responsável pela execução e a fonte do recurso financeiro. 8 -



Apresentar um programa de arborização e ajardinamento para o plantio de mudas de árvores e ajardinamento do paisagismo, bem como para o plantio compensatório de mudas de árvores decorrentes do manejo da vegetação de porte arbóreo. O programa deverá estar devidamente detalhado e conter o seguinte: estratégias de implantação da arborização e do ajardinamento, plano de manutenção da arborização e do ajardinamento, acompanhamento da consolidação da arborização e do ajardinamento por, no mínimo, 4 anos com a apresentação de relatórios técnicos anuais, documentos fotograficamente ao DECONT 2 **GTAIA**. Campanhas educativas, informando a população a respeito da arborização e do ajardinamento, e da importância de preservá-los. O responsável pela execução do programa e a fonte do recurso financeiro para implementá-lo. 9 – Informar, quando da solicitação da LAI, o local destinado ao reassentamento da população afetada, e sua classificação quanto à situação ambiental da área potencial, suspeita ou contaminada, de acordo com a consulta a listagem de áreas contaminadas e reabilitadas no estado de São Paulo, disponibilizada atualmente pela Cetesb, em sua versão mais recente, e ao link São Paulo Mais Fácil, disponibilizada pela Prefeitura Municipal de São Paulo no seguinte endereço eletrônico... Bom, com relação à questão do reassentamento vão aparecer outras exigências também, foi um dos pontos mais impactantes, que nós sentimos, desse empreendimento, e nós procuramos nos cercar de todas as possíveis garantias para dar o melhor atendimento a essa população. Então nós acionamos várias vezes a SEHAB e HAB, que nos fez apresentação com relação a isso, e segundo o que nós sentimos da apresentação, é que eles estão tranquilos e estão procurando dar o melhor atendimento possível a essas famílias atingidas. São duas comunidades, segundo a SEHAB, formando um total de 150 famílias que vão ser realocadas na região próxima, e o mais rápido possível. 10 - Apresentar quanto à solicitação da LAI, a avaliação ambiental preliminar, e investigação confirmatória do local onde está previsto o emboque do túnel sul, e desemboque do túnel norte para análise do grupo técnico permanente de áreas contaminadas GETAC. Conforme orientações contidas no manual de gerenciamento de áreas contaminadas, Cetesb/2001. No Guia para Avaliação do Potencial de Contaminação em Imóveis, Cetesb/2003. Nas normas técnicas ABNT-NBR 15.515-1-2007, errata 1-2011, NBR 11.5492/2007, NBR15.495/2007 e NBR15.515-2-2011 e demais legislações pertinentes. 11 -Apresentar o decreto de utilidade pública, indicando os objetos da desapropriação a descrição dos bens. As declarações de utilidade pública, as destinações específicas a ser dada a cada bem. Caso existam áreas remanescentes das desapropriações e remoções, apresentar plantas contendo a localização de tais áreas, as quais deverão servir de base para a elaboração do projeto de urbanização que deverá ser implantado. 13 - Apresentar, no prazo máximo de 60 dias corridos, contados a partir da expedição da presente LAP, a manifestação da Secretaria Municipal de Habitação, SEHAB/HAB, quanto à remoção da população sujeita a reassentamento em virtude da implantação do empreendimento. Então mais uma exigência para garantir a segurança na efetividade dessa ação de remanejamento das comunidades. 14 - Também dentro dessa linha, apresentar detalhamento do programa de retirada de famílias, indenização e reassentamento mencionado no anexo C2 do Relatório de Complementações encaminhado ao DECONT. 15 - Informar o número exato de remoções necessárias à implantação do empreendimento, bem como quantas famílias estarão sujeitas ao auxílio-aluguel. 16 - Indicar, no prazo máximo de 180 dias corridos, contados a partir da expedição da presente LAP, o local previsto para reassentamento definitivo dos moradores das comunidades Coronel Luiz Alves e Souza Ramos. 17 - Comprovar a realização de previsão orçamentária nos exercícios 2014 e 2015, destinadas ao pagamento de auxílio-aluguel à população a ser removida da área de implantação do empreendimento. 18 - Apresentar comprovação quanto ao repasse de verba relativa ao pagamento de auxílio-aluguel, a ser realizada pela Secretaria Municipal de



Infraestrutura Urbana e Obras, SIURB, para a Secretaria Municipal de Habitação, SEHAB. 19 - Apresentar relatório técnico semestral informando as etapas e ações relativas aos reassentamentos dos moradores das comunidades Coronel Luiz Alves e Souza Ramos, realizadas no período. Então, vocês vejam que têm várias exigências para comprovar isso. Quer dizer, nós estamos exigindo a questão do orçamento, de onde vai sair esse dinheiro, a localização, de onde vão essas famílias, quantas vão estar no auxílio-aluguel, o cronograma de tudo isso. Então nós acreditamos que, com isso, amarramos, cercamos todas as possibilidades existentes para efetivação do reassentamento com a maior eficiência e tratamento digno aos envolvidos a isso. 20 - Realizar um programa de prospecção arqueológica previamente aprovado no IPHAN, que contemple, além do monitoramento das obras, as ações de educação patrimonial voltadas para os trabalhadores e para o público escolar da ADA do empreendimento, conforme termo de referência editado pelo IPHAN. 21 - . Atender ao disposto na resolução 06/CONPRESP/04, a qual prevê que os coeficientes de ocupação, gabarito, área permeável e arborização para os lotes inclusos do seu perímetro de legislação, deverão ser atendidos. 22 -A SIURB deverá apresentar ao DECONT o projeto alternativo de infraestrutura cicloviária, ciclovia, ciclofaixa ou ciclorrota, a ser situada nas áreas impactadas pelo túnel Sena Madureira, compreendendo a ligação Aclimação/Jardim da Saúde, com possibilidade de conexão até o centro de forma a atender a todos os itens estabelecidos pela CET, apontados como alternativa à proposta de ciclovia compartilhada para ciclistas e pedestres, contida na carta da Companhia de Engenharia de Tráfegos **CESPL** número 278/11. 23 - Preventivamente, a execução de qualquer obra a ser realizada no trecho do empreendimento em licenciamento que implique na relocação e/ou remanejamento de estruturas de concessionárias e serviços, deverá ser comunicada e autorizada por essas concessionárias, sendo que, após a aprovação, técnicos dessas empresas deverão acompanhar e instruir tais remanejamentos. 24 - Apresentar o estudo de ajuste na geometria da Rua Embuaçú, aprovada pela CET, em razão da modificação no sentido de circulação dos veículos e do acréscimo do fluxo previsto, levando-se em consideração o estreitamento das pistas dessa via nas proximidades da rua Miguel Henrique. 25 - Atender as disposições do Decreto Estadual número 56.819/11, regulamento de segurança contra incêndio e áreas de risco do estado de São Paulo, e todas as suas instruções técnicas e, em especial, a instrução técnica número 35/2011, túnel rodoviário. 26 - Apresentar atualizações semestrais do cronograma físico financeiro, durante as etapas de implantação e conclusão das obras. 27 - A SIURB deverá oficiar a empresa AES Eletropaulo para atender as disposições da portaria número 80/SVMA/2005, e realizar uma consulta prévia junto ao GTRADE/DECONT 2, Grupo Técnico Permanente de Controle das Radiações Eletromagnéticas Não Ionizantes, quanto à necessidade de licenciamento ambiental para o remanejamento de linha de transmissão localizada na ADA do empreendimento, tendo em vista que a tensão nominal da rede aérea da Vila Mariana seja superior a 69 quilowatts. Essa exigência foi colocada porque existe uma linha de transmissão aérea, e essa linha vai ser substituída por uma subterrânea. Então as consultas referentes à necessidade ou não de fazer o licenciamento específico para essa obra. 28 - Apresentar, quando da solicitação da licença ambiental de instalação, LAI, para o Complexo Viário Sena Madureira, além de todas as informações e/ou documentos necessários para obtenção da LAI, consubstanciados em um relatório técnico ambiental, RTA, um plano básico ambiental, PBA, contemplando objetivos, diretrizes, ações etc., bem como detalhando todos os programas e/ou planos socioambientais descritos abaixo: programa de gerenciamento de áreas contaminadas, programa de gerenciamento de resíduos e influentes, assim como projeto de resíduos sólidos, plano de monitoramento geotécnico para o empreendimento, túnel e muros de arrimo, e edificações lindeiras, plano de comunicação social e educação ambiental, plano de gerenciamento de



riscos e ação em situações de emergência, plano de contingência, plano de interrupção temporária de frente de obras, plano de controle ambiental de obras, programa de retirada de famílias, indenização e reassentamento, plano de desvio de tráfego e sinalização, programa de compensação ambiental referente ao artigo 36 da Lei Federal número 9.985/2000, e programa de arborização e ajardinamento. 29 - Realizar amostragem e análise química previamente à implantação do complexo viário, para verificar a qualidade da água superficial de curso d'água existente na ADA do empreendimento, levando-se em consideração, os parâmetros estabelecidos na resolução CONAMA número 357/2005. 30 - Quando da solicitação da licença ambiental de instalação para o empreendimento, deverá ser apresentado o projeto executivo para todas as intervenções previstas, informando as respectivas ARTs dos profissionais responsáveis pelos projetos. 31 - Apresentar a outorga do departamento de águas e energia elétrica, DAEE, para as obras e serviços que interfiram nos recursos hídricos e superficiais em conformidade com a portaria DAEE número 717/96, quando da solicitação da LAI para o empreendimento. 32 - Atualizar a localização dos aterros de resíduos sólidos e inertes, devidamente licenciados para onde serão destinados os materiais inservíveis e os solos resultantes da implantação do empreendimento. Atualizar, ainda, a localização das áreas onde serão instalados os canteiros de obras, e industrial. Usinas de concreto e asfalto, assim como eventuais áreas de empréstimos de solo. 33 - Informar a composição e estrutura hierárquica da equipe de gerência ambiental responsável pelo empreendimento, assim como as respectivas anotações de responsabilidade técnica, ARTs, quando da instalação da LAI para o empreendimento. 34 - Quando da solicitação da LAI para o empreendimento, apresentar o alvará de movimento de terra e alvará para construção de muro de arrimo, em conformidade com o estabelecido no código de obras e edificações do município de São Paulo. 35 - Deverão ser apresentados, com periodicidade quadrimestral, relatórios de cumprimento às exigências estabelecidas na presente Licença Ambiental, LAP, assim como os respectivos documentos comprobatórios de seu cumprimento, independentemente de solicitações e aviso por parte do órgão licenciador, exceto para aquelas cujo prazo está definido nessa LAP. 36 - Construir reservatórios de retenção de águas pluviais, piscininhas, no lado Ricardo Jafet do complexo viário, com a finalidade de armazenar essas águas por um determinado período, para posteriormente serem direcionadas às galerias pluviais que desaguam no Córrego Ipiranga. Ou até mesmo, serem utilizadas na conservação de praças e jardins ou outros usos adequados. Essa exigência foi uma inclusão da Câmara Técnica, também preocupada com as cheias do Córrego Ipiranga, ao longo da avenida Ricardo Jafet. Então o empreendedor foi consultado, perguntado sobre essa questão do manejo das águas, e ele informou que não haveria acréscimo significativo de mais águas para a bacia do córrego. De qualquer maneira, esta é uma exigência, vamos dizer assim, é um reforço, é um complemento de segurança para que esse empreendimento não contribua, ou não seja, depois, penalizado por ser responsável por alguma possível cheia na bacia do Córrego Ipiranga. Da mesma forma, a 37 - Realizar esforços para que as áreas a serem escolhidas para o reassentamento das famílias atingidas pela implantação do empreendimento, mantenha um distanciamento tal das atuais moradias, que permita, se possível, a manutenção dos vínculos de trabalho, oferecendo plenas condições de acesso à infraestrutura básica e aos equipamentos de saúde e educação. Quer dizer, é outra preocupação com relação a o que é que vai acontecer com as famílias remanejadas. O mínimo de impacto com relação às suas atividades profissionais e a fase escolar dos seus filhos, que tenha o mínimo de impacto possível. Então esta foi a equipe técnica do DECONT, que elaborou o parecer, que mais uma vez, eu elogio o trabalho deles. Foi um trabalho muito importante, e dessa vez até, superando, foi um avanço na relação do tratamento dos impactos



ambientais, principalmente naquela parte que eu comentei com relação ao impacto em uma APP degradada. É isso que eu tinha a falar. Muito obrigado.

Coordenador Luis Eduardo Damasceno: Obrigado. Agradeço, José Carlos, a explanação, e você poderia, José Carlos, por gentileza, sentar aqui ao lado do Secretário Adjunto, para depois, para qualquer pergunta... Passarei a palavra agora, ao doutor Luiz Fernando, diretor do DECONT, para algum complemento. Tudo bem? Faremos inscrições aos Conselheiros que queiram a palavra. Mais algum? Por gentileza, a senhora pode estar com a palavra, se identificar, por favor.

Cons. Lenides Benfatti: Bom dia a todos. Meu nome é Lenides Benfatti. Eu sou suplente do representante da região Centro-Oeste 2, e presidente do Conselho Deliberativo da Viva Pacaembu por São Paulo. Acho interessante que os órgãos governamentais continuam, e vão continuar por um bom tempo, pensando em facilitar a vida dos motoristas de carro. Quando criança, morando no sítio, minha avó me ensinava que quanto mais rego se abre, mais a água corre. Então nós precisamos pensar em uma forma de fazer a mobilização, a mobilidade na cidade, com transporte coletivo. Mas, dadas as circunstâncias, a gente sabe que, muitas vezes, um paliativo é importante para que se consiga uma solução definitiva, antes que o paciente morra. E a cidade de São Paulo é um paciente na UTI. Então, eu considero esse projeto um paliativo para que a cidade não pare de pulsar definitivamente. Considerando que havia um outro projeto para esse túnel, com uma área de impacto bastante menor, e que esse projeto foi alterado, e a sua área de impactação aumentou **consideravelmente**, considerando que esta reunião foi uma reunião extraordinária, solicitada em um período de férias em que os representantes das macrorregiões de São Paulo, na sua maioria, não puderam estar presentes, considerando que tanto o projeto como o relatório de impacto é de um nível técnico altíssimo, para leigos, de difícil compreensão e absorção, acredito que seja um trabalho muitíssimo bem-feito, mas para ter a certeza disso, seria necessário se debruçar um pouco mais sobre esse assunto. Considerando que há formas violentas, violentas, que eu digo, não na violência física, mas de alterações violentas da forma de viver de grandes comunidades, eu solicitaria a esse Conselho que esse relatório de impacto não fosse votado hoje. Que se permitisse um melhor estudo sobre o projeto, e sobre o relatório, e que fosse votado com calma, com segurança, com maior compreensão, em uma outra reunião. Gostaria de falar sobre o impacto sobre as comunidades atingidas. Mas prefiro passar a palavra a quem vive essa circunstância diretamente. Está aqui presente a presidente da Associação da Comunidade Souza Ramos, senhora Rita Zanzaurita, e está presente uma senhora que falará sobre a forma como essas duas comunidades estão sentindo esse projeto. Caso os senhores me permitam, eu gostaria que eles se manifestassem, muito melhor do que eu, sobre como estão sentindo essa interferência no seu dia a dia. Gostaria de passar a palavra para a senhora Núbia Maria.

Coordenador Luis Eduardo Damasceno: Pela ordem, tem o regulamento a Casa, primeiro dizer que o seguinte: a secretaria não tira férias. Todos trabalhamos, todos temos... então, tem continuidade. Segundo, pelo regulamento da Casa, os Conselheiros falam... Tem Conselheiro para falar também, e depois passa a palavra... se o primeiro solicitante ao presidente da mesa, que é o secretário adjunto, ele, liberando, tem a palavra. Por gentileza, a conselheira, está com a palavra.

Cons. Marta Amélia: Bom dia a todos. Meu nome é Marta Amélia, eu estou aqui pela ABES Engenharia. Senhor Coordenador, é um orgulho muito grande em ver a apresentação do nosso



colega José Carlos, e o papel do CADES para a sociedade civil. Nós sabemos quantas foram as reuniões da Câmara Técnica envolvendo profissionais de alto gabarito. Sabemos da implicação que é desfazer esse nó. Mas temos a certeza que estamos fazendo laços para a cidade de São Paulo, desfazendo esse nó. É muito bom ver que todas as nossas observações foram anotadas, registradas e documentadas. Principalmente para as comunidades que serão removidas diante do projeto e desse grande empreendimento. Temos ali do lado, um hospital que muitas das vezes, realmente, o paciente não chegava, e não chega, por causa desse nó do trânsito de São Paulo. Eu sou uma pessoa que posso falar: estive presente nas reuniões da Câmara desde 2009. Idas e vindas, nós não aprovamos até que essa obra-prima foi apresentada e nós falamos, já é possível ir para votação. Eu quero parabenizar a todos que estiveram envolvidos. E a todos que tiveram a paciência de suportar os nossos questionamentos. Sejam eles leigos, ou técnicos. Eu estou feliz e confiante com a proposta aqui apresentada.

Cons. Alessandro Luiz: Bom dia a todos do Conselho, mesa, e demais participantes. Eu represento a Associação Comercial da cidade de São Paulo, e no começo do ano passado, antes do período de eleições, nós fizemos uma pesquisa sobre as prioridades que os comerciantes e demais estabelecimentos comerciais que tinham na região, em geral, quais que eram os principais pontos, e a nossa distrital, que é a Sudeste, que pega essa área, fez um relatório e apresentou. E um dos pontos que os comerciantes achavam necessário, era que desse continuidade na execução dessa obra. Que era de extrema importância para que vascularizasse um pouco mais a região. Essa Câmara Técnica, nós tivemos, desde 2009, mas eu ingressei nela em 2010, e fomos pegando ponto a ponto, até tivemos algumas controvérsias, mas chegamos a um ponto comum. Todo empreendimento sempre causa um dano. Mas eu sei que, como a senhora falou, que as obras visam sempre o tráfego de carros, mas hoje, a situação daquela região, praticamente, ela para das 5h00 da tarde... A Avenida Sena Madureira ela para até a 23 de Maio, até umas 9h00 da noite, até umas 8h30, ela fica parada somente por esse trecho. E durante a parte da manhã, a Vergueiro, ela fica totalmente parada até a região da Paulista, mais ou menos das 8h00 da manhã até umas 10h00, 11h00 esse trecho fica parado, justamente porque não tem a vascularização para passar para o outro lado. Infelizmente, ainda, precisa ter maiores investimentos na área de transporte público, mas infelizmente ainda é um nó que precisa ser resolvido nessa região. E por se tratar... Nós pensamos até em projetos alternativos, de passagem, tudo, mas os pontos de intersecção da obra, ela acaba sendo muito mais dispendiosa e mais custosa, tendo muito mais danos. Então, eu acho assim, que a Câmara Técnica fez um excelente trabalho. Nós trabalhamos bastante. Eu acho que chegamos a um ponto comum. A preocupação foi tanta que nós, da Associação Comercial, nós fizemos algumas audiências públicas, justamente sobre a parte da inundação da Ricardo Jafet, que são obras de 25 anos lá, e chegamos ao ponto de colocar essa cláusula, essa exigência justamente para que não ocorra mais uma gota d'água além do que ela já está suportando. Então, foi tão minucioso o trabalho da Câmara Técnica em todos os aspectos, que eu me sinto sossegado de por meu nome nela. Em Só queria deixar claro que foi um trabalho muito bem-feito. Obrigado.

Coordenador Luis Eduardo Damasceno: Obrigado. Com a palavra, o vereador Gilberto Natalini.

Cons. Gilberto Natalini: Bom dia a todos, todas. A minha pergunta é uma pergunta de leigo, do ponto de vista do transporte, do trânsito, vamos dizer. Eu vi ali os dois túneis: um para lá, outro para cá. Certo? O túnel que pega da Sena Madureira para lá, do ponto de vista racional,



obviamente, ele... Logo que você vê, você sabe que ele vai desafogar. Porque ele vai pegar da 23 de Maio, do túnel de cá, e vai tirar por baixo, ali, e jogar lá para a frente, uma região menos conturbada, vamos dizer, de carro. Agora, o túnel de cá é que é a minha dúvida: porque ele vai buscar lá do outro lado, e vai desembocar na Sena Madureira, certo? E ele não vai trazer um fluxo maior de carros, que hoje “não tem”, vamos dizer. Porque o pessoal não atravessa o maciço para cá, dessa forma. Eles procuram outros caminhos. Ele não vai concentrar os carros e despejar na Sena Madureira, piorando, para o lado de cá o afluxo de carro e complicando ainda mais o trânsito na região? É uma dúvida que eu tenho, de leigo. Eu, obviamente que eu não... Eu acho que qualquer pessoa que raciocina com um pouco de bom senso vai dizer: esse túnel que vem de lá para cá, ele vai catar carro lá embaixo, da região lá de baixo, vai trazer e vai desembocar ali, e a Sena Madureira vai ter a mesma largura. Aliás, para complementar, ela tem três ou quatro faróis do túnel do Ibirapuera ali, até lá em cima. Esses faróis vão continuar? Ela vão... Qual vai ser a... Porque também têm três ou quatro barreiras de faróis ali. Eu gostaria que o senhor pudesse me explicar isso aí, para eu poder raciocinar melhor. Agora, eu concordo que há uma complexidade imensa. É um problema, essa questão dessa dualidade de transporte coletivo e transporte individual em São Paulo é gravíssimo. Só que a cidade é vítima de uma situação de entrar aqui, cerca de mil carros todos os dias. Que é uma política do país, de se desenvolver vendendo carros. Se possível, a 200 prestações etc. e tal. E essa é a situação do Brasil. As grandes cidades brasileiras e as médias cidades estão infartadas, por uma política que, no meu ponto de vista, é uma política equivocada. Para terminar a minha fala, também é uma observação crítica, eu jamais, se fosse gestor, eu investiria em um trem-bala um dinheiro tão grande, deixando de investir nas linhas de metrô em São Paulo, em Salvador, em Belo Horizonte, onde fosse. É uma coisa suicida, absurda, que está sendo proposta. Então fica a minha pergunta. Para eu poder incluir... balizar a minha opinião, um pouco melhor.

Cons. José Carlos: Pois não, vereador. Esse assunto foi extensamente debatido na Câmara Técnica, não somente esse lado, como o outro sentido, também. Porque a argumentação naquela situação, foi: e o trânsito que vem do Ibirapuera, passa direto por aí, vai acabar caindo na Vergueiro. E a Vergueiro é bastante estreita, também. Então, esses dois lados foram amplamente discutidos. E a gente, na verdade, ouviu a CET, que já havia sido consultada sobre isso. O relatório EIA/RIMA consta de duas avaliações, dois procedimentos profundos, com relação a isso. Primeiro, foi feita uma simulação de trânsito para ver o que aconteceria com os dois lados, para tentar se evitar o que ocorreria. E esse estudo foi submetido à avaliação da CET, que é o órgão que responde sobre isso. E a CET fez algumas opiniões, deu algumas sugestões que serão incorporadas dentro das providências das obras viárias do empreendimento. Então nós acreditamos que poderá, sim, ocorrer alguma concentração de volume de trânsito. Agora, o benefício advindo disso é tão grande, que os outros possíveis problemas que apareçam e que talvez não tenham sido previstos nas simulações, poderão ser resolvidos. O fato, por exemplo, dos semáforos existentes, provavelmente vai ter que ser dada uma reprogramação de tempos para ele, a própria situação que existe no espigão em cima, Domingos de Moraes, vão ocorrer adequações de trânsito, gente que costumava fazer um tipo de caminho pode fazer outro, e tal. Isso daí está tudo estudado, pensado, previsto, e as providências de minimização vão ser estabelecidas também. Não sei se atendi a sua dúvida. Mas o que eu gostaria que o senhor ficasse com a seguinte sensação: que foi a própria sensação dos membros da equipe. Tem muita gente que também não domina essa situação. Quando existem alguns problemas muito técnicos, muito específicos, não é objetivo da Câmara Técnica, avaliar, e não tem competência para isso. Mas a remeter responsabilidade de



avaliação para o órgão específico. Então, no caso, a CET avaliou isso daí e fez algumas propostas. Então, a sensação que nós temos, é que o retorno da CET é que os problemas decorrentes são tratáveis, são administráveis.

Coordenador Luis Eduardo Damasceno: Senhor Eduardo, por gentileza.

Cons. Eduardo Faria: Bom dia a todos. Eu sou Eduardo Faria, da Secretaria do Governo. Na mesma condição de leigo, eu entendo que o relatório, pelo parecer apresentado pelo José Carlos, ele contempla tudo aquilo que realmente é necessário. E me parece bastante conclusivo. Do ponto de vista da **intervenção** e do que isso implica para a cidade, nós temos que entender, como diz o vereador Natalini, que a cidade está na UTI, infartada. E a administração pública tem por obrigação, retirar o município da UTI. De colocar o município em condições de ter uma vida saudável. Quanto à preocupação da Conselheira do Viva Pacaembu, nós temos que levar em conta o projeto desse novo governo, que é atender, principalmente, o coletivo. Nós temos agora, recentemente, as faixas de ônibus na Paulista, na Doutor Arnaldo, na Marginal do Pinheiros, que é justamente para atender o transporte coletivo. Uma das metas do governo atual é fazer, efetivamente, 158 km de corredor de ônibus. Isso será feito até o final da administração atual. Então, todos os modais têm sido contemplados. Não há de forma alguma, o governo, interesse em atender ao particular. Uma das tentativas do governo atualmente, é que parte da CID seja revertida em favor, inclusive, do transporte público, de maneira a baratear a passagem do transporte coletivo. Então, todos os movimentos do governo atual têm sido no sentido de atender a cidade como um todo. E essas questões que aparentemente não têm nenhuma importância, elas têm o objetivo de mitigar os sérios problemas que a cidade enfrenta. Nós temos uma nova intervenção também, considerável, que está no horizonte, que é na Chucui Zaidan, ali, junto ao Shopping Morumbi. O que pode parecer não importante para a cidade, temos que levar em conta que, atualmente, pelo formato que a cidade adquiriu ao longo dos anos, as pessoas moram na periferia e trabalham no centro da cidade, ou nos bairros mais centrais. E a necessidade de permitir que as pessoas cheguem à cidade se faz necessária através de grandes obras. Não tem como fazer obras mitigadoras que não sejam grandes, e que não sejam impactantes porque a cidade tem mais de 7 milhões de automóveis, e a cidade tem mais de 11 milhões de habitantes. Nós vivemos uma grande cidade, e temos grandes problemas. E a preocupação desse relatório, inclusive, é possível ver aqui, é a questão das ciclovias e ciclofaixas, e ciclo-rotas. Essa preocupação é muito grande. São Paulo está sendo... Quando se fala em Copenhague, que hoje é uma maravilha, em Amsterdã, que é uma maravilha, todas essas cidades passaram por problemas muito sérios. Amsterdã que é uma cidade que hoje têm mais bicicletas no mundo, teve uma disputa com o automóvel muito grande, nos anos 80. Só agora conseguiram. E temos que levar em conta que nós temos uma topografia que não ajuda muito. A cidade foi concebida para o automóvel. E nós temos que, agora, conviver com isso, e ao longo do tempo, tentar mudar um pouco essa cultura, mas de uma maneira que seja realmente saudável para a cidade. Nós tivemos um contato recentemente com um grupo chamado Pedala São Paulo. Na verdade, é um movimento. Eles têm clareza. Eles deverão fazer... Tem a semana de mobilidade agora em setembro, mobilidade internacional, que deverá ter alguns eventos em São Paulo, inclusive palestras, seminários, coisas ligadas ao uso da bicicleta. Só que há clareza também, que o ciclista tem que ser educado. Então é um conjunto de coisas que tem que ser levado a termo, de forma que a cidade consiga conviver com seus problemas e fazer com que eles não se tornem maiores ainda. Então é a preocupação do governo. Eu acho que o projeto é justo. Tem que ser levado a cabo. É necessário. Quem mora na região, passa pela região, sabe das



dificuldades. A Sena Madureira é um gargalo ao final do dia. Aquilo é terrível. Isso reflete em outras vias da cidade. Não para por ali. E ocorre em outros locais também, próximos... No centro expandido e até fora do centro expandido. Obrigado.

Coordenador Luis Eduardo Damasceno: Pois não. Pode falar.

Orador não identificado: Queria complementar só o questionamento do vereador Natalini, e também à da Conselheira... Com relação à questão do transporte, esse nó que justifica a obra com relação ao cruzamento, principalmente da Domingos de Moraes com a Sena Madureira, além das questões dos hospitais ali, da região, do entorno, há também a questão do transporte público. A gente não pode esquecer que praticamente paralela ali, à obra, nós temos a Lins de Vasconcelos, e na chegada ali, nós temos o terminal Vila Mariana do metrô, terminal de ônibus, e na Ana Rosa, um pouco mais à frente, também. Parte desse fluxo de ônibus que vem da região Sul, do Jabaquara, ou que vem da região da Paulista, ela fica presa, ela fica travada ali naquela região do entorno desse cruzamento. Que pega ali a paralela da Lins de Vasconcelos e do próprio terminal de ônibus. Ou seja, dentro desse contexto também, de agilizar o transporte público, você precisa... esses gargalos, que também interrompem o fluxo, não só do veículo particular, do veículo individual, também o transporte público também é prejudicado. E nesse local, em particular, passa o ônibus articulado, inclusive. Ou seja, então, é mais complexo ainda você ter esse tipo de equipamento preso dentro desse congestionamento. Ou seja, dentro desse conjunto de medidas, evidentemente que há também o ganho do transporte público que é grande na região, por possuir dois terminais de ônibus ali nas proximidades. Só fazer um complemento. E com relação, também, à questão do que faria a mudança de fluxo no sentido de quem está do lado de lá, para vir para a Sena Madureira, da Ricardo Jafet para cá, a Lins de Vasconcelos hoje, para. Hoje, boa parte do fluxo, ele é concentrado na Lins de Vasconcelos, e sobe, e tem que cruzar a Domingos de Moraes para acessar a Sena Madureira. Então, parte desse fluxo que hoje também estrangula toda aquela região, ela vai ser direcionada para uma nova via. Ou seja, você vai ter uma distribuição mais igualitária, eu diria. Você deixa de concentrar em um eixo único, também, que também é uma área importante do transporte público daquela região, que faz a interligação com o metrô. Então eu acho que esse é o ganho de quem está na Ricardo Jafet e que quer ir em direção ao metrô. Então você vai distribuir melhor esse fluxo, e evidente que o fluxo de ônibus, na Lins de Vasconcelos, vai ter uma fluidez melhor, e aí quem sabe, acho que até possibilita você criar até uma faixa exclusiva, ali, nessa região, tendo em vista que você está tirando parte do fluxo do veículo individual. Era só para complementar essas questões aí, do vereador.

Olga Maria: Bom dia a todos. Desculpe a voz...

Coordenador Luis Eduardo Damasceno: Se identifique, por favor, dona Olga.

Cons. Olga Maria: Olga Maria Soares de Gloss. Eu sou da Câmara Técnica de Obras. Então, reforçando o posicionamento da colega, e também as palavras do José Carlos, eu gostaria de... uma palavra muito rápida porque eu não posso falar mesmo, de tentar, de certa forma, passar para a população que está presente aqui, das comunidades afetadas, que realmente a gente teve muito respeito e fizemos um esforço bastante grande enquanto Câmara Técnica, na preocupação com as suas casas. De vocês, enquanto moradores. Conseguimos a presença da representante da Secretaria da Habitação. Essas coisas estão documentadas. Eu estou apenas dando uma palavra para tranquilizar os senhores que realmente essa Câmara teve muita sensibilidade com o problema de vocês. Que a gente tratou sim, de questões de



engenharia e de ecologia. Mas com muito... Especialmente a gente tratou a questão das pessoas, dos moradores. Era só isso.

Coordenador Luis Eduardo Damasceno: Taís.

Cons. Taís Leonel: Bom dia. Eu sou a Taís Leonel. Eu sou suplente da OAB. E em primeiro lugar, eu quero parabenizar o trabalho. E eu quis fazer uso da palavra para fazer duas observações: a primeira, é que esse é um trabalho que esteve disposto, ao longo do tempo em que ele se perdurou, e colado a isso, e reiterando o que a Marta disse, não é um trabalho que caiu de paraquedas. É um trabalho que teve um cuidado que fica demonstrado quando a gente lê aqui o parecer da Câmara, assinado pelo Luiz Fernando, com 37 recomendações. Não são 7, não são 2. São 37. Então... Isso, eu acho que corrobora toda fala de todo mundo que esteve aqui, inclusive fechando aqui, a fala da Olga, que foi muito importante, muito significativa, eu acho, no sentido de que as pessoas possam compreender que a estrutura de um projeto envolve muito mais do que um simples debate. Envolve um cuidado muito grande com o último destinatário, até, do que a gente entende enquanto sistema, que é o ser humano. Então, verificar um trabalho com essa complexidade, com o teor técnico, e com a qualidade que ele atingiu, é óbvio, e quando (incompreensível) diz, olha, eu tive toda a segurança de assinar, eu também teria. Sem dúvida alguma. É isso.

Coordenador Luis Eduardo Damasceno: Obrigado. Mais algum conselheiro? Nenhum inscrito? A senhora está satisfeita com a colocação? A senhora tinha pedido a palavra para alguém da comunidade. É pertinente ao assunto que foi debatido aqui? Então eu vou submeter ao Secretário. Tudo bem? Por gentileza. Pode pedir para... São 3 minutos, por gentileza.

Núbia: Olá. Bom dia. Meu nome é Núbia, eu sou moradora da comunidade descrita como Souza Ramos. E eu estou escutando muito falar em respeito. Respeito é o que não está acontecendo dentro da comunidade. Até o momento, nós não recebemos a visita de ninguém. Absolutamente ninguém nos notificando dessa construção. Teve as reuniões no ano de 2010. No ano de 2011, recebemos representante da construtora, que fizeram o cadastramento das famílias. Tiraram foto. Depois disso, nunca mais. Mudou o prefeito. Acharmos que acabou o túnel. O túnel não existe mais. Tanto é que lá dentro da comunidade essa questão de remoção é uma lenda. Seremos removidos para onde? Consta na LAP um auxílio-aluguel de R\$ 400,00 a R\$ 450,00. Onde iremos alugar alguma residência para uma família, na região, por esse valor? Temos crianças. Todas as famílias têm uma, duas, três, quatro crianças, todas matriculadas na escola da região. Nós vamos levar essas crianças para onde? Qual é a garantia que nós realmente teremos nossas residências de volta, dentro da região? Nós não temos essa garantia. Lendo o documento, sempre diz: "provavelmente", "se possível" Quais que são nossas garantias? Esse valor do bolsa-aluguel, R\$ 450,00, gente, onde nós vamos conseguir alugar?

Coordenador Luis Eduardo Damasceno: Certo. Obrigado. Conselheira da SEHAB, está aí? Do HAB? Por gentileza. Pegue o microfone.

Cons. Alexandre Cordeiro: Bom dia a todos. Meu nome é Alexandre Cordeiro. Eu sou arquiteto. Represento aqui, a Secretaria de Habitação. Sou de HAB, que faz a intervenção... que tem uma experiência nas urbanizações junto à comunidade. E com relação ao trabalho junto à comunidade, na última reunião, está acordado com a SIURB, que já está em processo de viabilizar uma equipe técnica para que a gente possa começar esse trabalho junto à



comunidade. A HAB desenvolve um trabalho com a comunidade de pré e de pós ocupação. A gente acompanha essas famílias antes da intervenção, durante a intervenção e até que elas voltem para a sua unidade habitacional. Com relação também, às unidades habitacionais, se busca, junto à SIURB, CDHU, viabilizar empreendimentos na região do Ipiranga. Que é uma região próxima à da Vila Mariana. Agora, com relação ao valor do auxílio-aluguel, é uma portaria. Infelizmente, eu não sei dizer como que se altera de R\$ 400,00 para R\$ 450,00. De R\$ 450,00 para um valor maior. Porém, já temos, também, sinalizado junto à SIURB e CDHU, um empreendimento que... aí foge um pouco da região do Ipiranga, mas que eu acho que vale colocar e consultar as famílias que, de repente, tenham interesse em ir, que é próximo ao Parque do Estado. Então, com relação à verba de atendimento, também estamos viabilizando junto à empreendedora, que é a SIURB, o pagamento do auxílio-aluguel, até o retorno dessas famílias para a sua unidade definitiva.

Coordenador Luis Eduardo Damasceno: Agradeço sua explicação. E lembrando o seguinte: a todos os presentes, Conselheiros e não Conselheiros, que dentro dos 37 itens que foram apresentados, que a Câmara, EIA/RIMA solicitou, e foi bem amarrado, está previsto. Bom, não tendo mais...

Cons. Alessandro Luiz: Alessandro Azoni, da Associação Comercial. Participante da Câmara Técnica. A questão da habitação de vocês foi muito bem... foi uma das coisas que nós mais discutimos, e mais nos preocupou. Inclusive, eu estive, em uma das reuniões com vocês lá no CEPACO, e tanto que, em algumas dessas exigências, nós estipulamos prazo para que seja dada a resposta. Além disso, o representante das universidades deixou... até fez uma colocação de que fosse respeitado o período letivo, justamente para que vocês não fossem prejudicados, da remoção. Foi até colocado como... dentro dessa última, e uma dessas exigências, que fossem respeitados os períodos de remoção, justamente para não sair prejudicado quem estiver em ano letivo, para não sair prejudicado tanto que acho que é a 37ª, que ela fala, inclusive, sobre as áreas atingidas, a implantação de empreendimentos mantenha um distanciamento tal que não prejudique. Então foi uma exigência até, do representante das Universidades. Então, nossa preocupação foi tão grande, que nós estipulamos... tem prazo: 60 dias corridos para que seja tudo feito da maneira... e como a Olga falou, foi tudo documentado. Então eu fico muito tranquilo, assim, que o procedimento vai ser feito de uma forma correta.

Coordenador Luis Eduardo Damasceno: Obrigado. Vamos à votação. Quem estiver de acordo, permaneça da maneira que está. Uma abstenção. Duas. Por gentileza, o nome.

Cons. Lenides Benfatti: Lenides Benfatti. Viva Pacaembu por São Paulo Centro-Oeste 2, em virtude de não estar na plenitude do conhecimento do relatório e do impacto, eu me abstenho de votar.

Cons. Adriano Monteiro de Castro: Adriano Monteiro de Castro, suplente das Universidades. Pela mesma razão apresentada pela Lenides. Eu não me sinto seguro em votar. Tive pouco tempo para fazer a leitura da matéria. Fiz a leitura, mas ela é de alta complexidade. Por essa razão, eu me abstenho.

Coordenador Luis Eduardo Damasceno: Obrigado. Aprovado agora. Passo a palavra ao Secretário Adjunto.



Secretário Adjunto Manuel Victor: Bom, tendo sido aprovado pela maioria. Acho que só tranquilizar que... também parabenizar o trabalho da Câmara Técnica. Esses trabalhos têm sido de muita competência, de muita responsabilidade. Tenho certeza que a preocupação com todas as questões, tanto a questão fundamental, ambiental, quanto as questões de mobilidade, e principalmente sociais, foram tomadas, serão levadas em conta. Esse projeto como um todo foi discutido desde 2009. Portanto, não é algo recente. Procurou, como foi dito aqui, pelos conselheiros, as melhores, ou a melhor alternativa, de menor impacto possível. Não tem nenhuma, praticamente, desapropriação. Lógico que mexe com as comunidades instaladas ali na região. E quanto a isso, eu tenho certeza que a administração, a Secretaria de Habitação, como em casos semelhantes, e até porque é uma orientação clara e específica do prefeito, Fernando Haddad, de tomar as medidas sociais, aquelas as mais adequadas, e que impactem da menor forma possível, na comunidade que está preocupada, e que terá que ser removida e realocada em um local, com todas as preocupações de estar o mais próximo possível de respeito às atividades escolares, à proximidade do local de emprego, então eu não tenho... Estou tranquilo com relação a essas questões. Eu queria deixar isso como, vamos dizer, uma mensagem final aqui, e agradecer, mais uma vez, a presença dos senhores conselheiros, e dar por encerrada essa 34ª sessão extraordinária do CADES. Obrigado a todos. Bom dia.