



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

(RESOLUÇÃO Nº. 69/CADES/2002)

DATA DA APRESENTAÇÃO: 20 /09/2010 - HORÁRIO: **18h00min horas.**

LOCAL: **CEU PARAISÓPOLIS** - situado na Rua Doutor José Augusto Souza e Silva, s/nº, Bairro: Jardim Parque Morumbi.

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

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

## II – DOS TRABALHOS

1. Formação da mesa.

2. Abertura dos trabalhos pelo Presidente

3. Exposição:

- Empreendedor do Estudo de Impacto Ambiental e Relatório de Impacto Ambiental, pelos Sr. **Ivan Lubarino Piccoli dos Santos** representantes da Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ - 30 minutos.

- Equipe responsável pela elaboração do Estudo de Impacto Ambiental e Relatório de Impacto Ambiental, pelo Sr **Walter Sérgio de Faria** representante da Walm Engenharia e Tecnologia Ambiental – 30 minutos.

- **Manifestação dos inscritos:**

a. Entidades da sociedade civil – 5 minutos para cada exposição – máximo de 30 minutos.

b. Manifestação dos presentes – 2 minutos para cada exposição – máximo de 60 minutos.



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

4. Comentários Finais dos expositores:

- Empreendedor do Estudo de Impacto Ambiental e Relatório de Impacto Ambiental, pelos Sr. **Ivan Lubarino Piccoli dos Santos** representantes da Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ - 15 minutos.
- Equipe responsável pela elaboração do Estudo de Impacto Ambiental e Relatório de Impacto Ambiental, pelo Sr. **Walter Sérgio de Faria**, representante da Walm Engenharia e Tecnologia Ambiental – 15 minutos

5. Encerramento da Audiência Pública pelo presidente da sessão.

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

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

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

**Coordenadora Helena Magozo:** Pedimos a todos que sigam para seus lugares para dar início a audiência pública. A nossa audiência pública de hoje, tem por objetivo discutir, questões relacionadas ao licenciamento ambiental, da ligação do aeroporto de Congonhas, a rede metroferroviária da linha 17 ouro. Eu vou pedir para sentar-se a mesa para a exposição o empreendedor do estudo de impacto ambiental, e relatório de impacto ambiental o Sr. Ivan Lubarino Picoli dos Santos, representante da companhia metropolitana de São Paulo, vou pedir também para tomar seu lugar na mesa, representando a equipe responsável do estudo de impacto ambiental, o Sr. Walter Sergio de Faria, representante da Walm Engenharia e Tecnologia Ambiental, então de ante mão, vamos já informando que nós temos ali do lado uma pessoa da secretaria para estar recebendo a inscrição para as manifestações que ocorrerão, após o término da apresentação do projeto e do estudo ambiental, tiver o interesse de estar perguntando, esclarecer-se, ou se posicionando, deve dirigir-se a mesa na parte superior, para se inscrever, pois as manifestações são a partir de inscrição, e na ordem da inscrição, então tanto entidades da sociedade civil, e manifestação de cidadãos não pertencentes a sociedade civil e como manifestação de autoridades, eu também queria chamar o Milton Tadeu Mota que esta representando a direção do DECONT, que é o Departamento de Controle Ambiental, da Secretaria do Verde e Meio Ambiente, então vou começar pedindo para o Sr. Ivan representante do Metro fazer sua apresentação, por favor.



**Secretário Eduardo Jorge:** Você pulou o item 2

**Coordenadora Helena Magozo:** Desculpe, é o Secretário que é o presidente que dará início aos trabalhos.

**Secretário Eduardo Jorge:** A Prefeitura de São Paulo através da Secretaria de Meio Ambiente, agradece a presença de todos vocês nesse encontro, queremos fazer um pequeno esclarecimento, as audiências públicas, fazem parte da lei federal de licenciamento ambiental, então é uma disposição nova que veio com a constituinte de redemocratização do país, e que permite uma troca de informações, de críticas e de sugestões, entre os empreendedores públicos e privados, e todas as pessoas interessadas em uma determinada obra, ela tem também um papel muito bom, de que o órgão licenciador no caso a Secretaria do Meio Ambiente, o Milton representa o DECONT, que é a comissão técnica, pode ouvir tanto por parte dos empreendedores como por parte de cidadãos interessados, novas sugestões de como a obra deve ser feita, a audiência pública não é votação, as vezes as pessoas acham que na audiência pública, vai ser decidido ou vai ser votado, vai se fazer isso ou aquilo, não, a audiência pública serve para ouvir e os dois lados escutarem as opiniões e os órgãos técnicos de licenciamento e empreendedores, recolherem novas sugestões, então não é uma plenária popular, não é uma assembléia pra se votar nada, é um diálogo entre várias pessoas que querem ajudar, a administrar a sua cidade, então isso é muito importante porque as pessoas precisam ter essa consciência, não vai ser decidido nada aqui agora, as decisões vem depois, no comitê técnico da Secretaria do Verde e Secretaria Municipal do Verde e Meio Ambiente, então essa audiência pública não é importante? Não ela é muito importante porque como eu digo é um local e um momento que se pode ampliar a troca de relações em relação a determinada obra, nesse caso como é uma obra extensa que vem desde de a região do Jabaquara e vai até o Butantã, passando pela Av. Água Espraiada, pela região do Paraisópolis, Morumbi a Secretaria pondero junto ao empreendedor e o Governo do estado que se fizesse duas audiências públicas essa daqui e uma outra, do outro lado do rio, na região da Av. Águas Espraiadas, Jabaquara, que já está marcada para o dia 27, então são duas audiências públicas marcadas, essa nossa aqui de um lado do rio e uma outra audiência pública que vai facilitar para a população que fica do outro lado do rio, também tem a mesma discussão que temos aqui hoje, a outra reunião já está marcada pro dia 27.

**Coordenadora Helena Magozo:** CEU Caminho do Mar vocês podem ter o endereço aqui junto a mesa tudo direitinho, mesmo horário e mesmos critérios. Por favor, você fala no microfone, pois esta tudo sendo gravado.

**Paulo Antoniol Associação de moradores da Vila Monte Verde:** É uma dúvida, nós tivemos muitas reuniões, o pessoal do Morumbi, e a última foi feita no sábado, e tem uma questão que o senhor levanto que para gente é muito importante, o que pode ser decidido aqui nesta reunião ou não e qual é a importância desta audiência e da próxima a do dia 27. Nós temos lido e temos ouvido por parte do executivo estadual que esta é uma questão já resolvida e inclusive e quer já foram assinados os contratos de financiamento desta obra.

**Secretário Eduardo Jorge:** Já entendi foi exatamente isso o que eu falei explicando o que significa audiência pública previsto na lei, não vai haver votação nem popular nem decisão técnica,



audiência pública é um local e um momento de se ouvir sugestões de como a obra seja ela pública ou privada em alguns tipos de obras privadas devem ser conduzidas da melhor maneira que o equilíbrio econômico social e ambiental perdure então audiência pública é isso, não é votação não é decisão, o dialogo é feito para convencer as pessoas, todos aqueles que estão interessados pelo bem da cidade, devem se esforçar para fazer um bom dialogo na audiência pública de um ponto de vista construtivo, e é claro que isso influencia tanto o empreendedor, como influenciam as decisões técnicas que os conselhos vão dar a licença de determinada obra, quanto a questão de decisões é claro em obras desse porte que implicam em verbas federais e como no caso existem verbas federais e estaduais, o governo federal já se comprometeu com parte do recursos, tem convênios as vezes de financiamento as tramitações vão seguindo, mais o que vai dizer com exatamente a obra vai ser é o licenciamento final por tanto não há nenhum problema de que o governo federal, o governo estadual já vão adiantando os procedimentos burocráticos porque não é brincadeira levantar recursos para uma obra deste porte, agora como a obra vai ser conduzida, isso vai ser dito pelo licenciamento, pelos licenciamentos, porque existem outros licenciamentos que não são ambientais, que não é o nosso caso então realmente audiências publicas são muito importantes para quem quer influenciar uma obra pública ou privada no Brasil e é como eu disse um instrumento novo no Brasil, as pessoas que viveram muito tempo sem dialogo e democracia no pais vão se acostumando com esse tipo de procedimentos, então dito isso eu vou passar adiante, as pessoas, a Helena esta querendo informar o exato endereço da próxima audiência pública 27 de Setembro às 18 horas CEU CAMINHO DO MAR Rua Eng. Armando de Arruda Pereira, 5241, Jabaquara, mais isso esta publicado no diário oficial e foi dada publicidade nós jornais, as audiências publicas são publicadas no diário oficial e em jornais de grande circulação, passo então agora a palavra ao empreendedor que não caso aqui esta sendo representado pelo metro de São Paulo e depois pela equipe contratada pelo metro pra fazer o estudo de impacto ambiental, que foi o que deu entrada na Secretaria do Verde para sua análise, eu lembro que a Helena pediu que as pessoas que estiverem interessadas em fazerem suas contribuições, se inscreverem ate o final das duas apresentações para que possamos ordenar e dividir o tempo na segunda etapa da audiência pública , então vamos encerrar as inscrições ate o final da fala de nossos dois convidados, muito obrigado, passo a palavra ao Sr. Ivan Lubarino Picoli dos Santos representante do metro de São Paulo.

**Ivan Lubarino Picoli diz:** Boa noite a todos, eu só estou esperando o microfone que eu vou descer que eu acho mais fácil fazer a apresentação, boa noite a todos me cabe nesta parte desta audiência publica, apresentar o empreendimento chamado linha 17 ouro do metro de São Paulo mais uma linha metroviária com sua importância com a conexão com a rede metroferroviária, vou começar com as características gerais, nós estamos falando numa demanda total atendida de 230 mil usuários e a implantação de 17,9 KM de vias operacionais aquelas vias comerciais onde as pessoas circulam 6,8 Km de vias de estacionamentos , manutenção e manobra, onde as pessoas não vêem, são os pátios. São 19 estações sendo 4 com integração metroferroviária o perfil é elevado com a altura media de 14 metros que varia entre 11 e 18 metros porque nós temos pontes a serem vencidas com o “grade” máximo de 6%, que é a declividade máxima que o sistema consegue o sistema enterrado 4%, e o sistema em superfície 4%, como característica de integração desta linha nós temos as conexões com a linha 1 azul do metro na estação Jabaquara, com a linha 5 lilás já em execução, que vai interligar com estação Santo Amaro ate a estação



Chácara Klabin – Santa Cruz do metro, a linha 9 CPTM esmeralda, e a linha 4 do metro de São Paulo, por aqui já dá para perceber que é uma linha extremamente interessante, e importante para a cidade do ponto de vista de integração do sistema metroferroviário, destacando-se a conexão do aeroporto a toda rede, já que conecta este importante sistema de chegada à cidade de São Paulo a 4 linhas do sistema metroferroviário, e outra característica importante, é a questão periférica de conexão das linhas, eu não preciso mais atingir o centro pra retornar a determinadas regiões sul – sudoeste, eu faço isso por caminhos alternativos de percurso dentro da malha, outra reação importante é a conexão com o terminal intermodal, intermunicipal de Jabaquara pegando toda baixada Santista e terminal ABC ao terminal de Santo Amaro, e o terminal Vila Sonia que será executado na segunda fase Vila Sonia pegando toda região adjacente aqui da cidade, outra questão importante é a conexão que nós temos aqui com os principais, com as vias artérias e corredores existentes, esta é uma linha de integração plena, então nós temos um sistema de ônibus e terminais, nós temos de metro, metroferroviário em linhas e temos a interceptação de corredores importantes como a Vereador Jose Diniz a Washington Luiz, Santo Amaro e a própria Francisco Morato, bom esse projeto também ele tem uma aderência a um projeto urbano municipal na medida que se vem integrar e agregar um valor de transporte público a uma região próxima ao Jabaquara chamada Via Parque um projeto municipal de reurbanização de toda aquela zona, pertencente a região do Jabaquara, no sentido de organização com a criação de um parque linear novas vias e habitação, e moradia e também vem aderir aqui no sistema municipal essa intervenção urbana, de reurbanização aqui onde estamos próximo daqui, da região de Paraisópolis, e ao projeto urbano da perimetral, então esse projeto é um projeto que vem agregar valor de transporte público a essas regiões que existem projetos urbanos municipais de reorganização do tecido e da característica urbana ali existente, bom uma questão que sempre é colocada aqui no impacto ambiental que vai ser tratada o estudo de alternativas, o sistema viário que nós estamos passando tem um padrão característico nós estamos nós aderindo ao sistema viário existente, que a condição de vias e o canteiro central a condição primeiramente estudado de corredores segregados eles fazem e peço a atenção de vocês, eles fazem um alargamento do sistema viário para que se mantenha a mesma capacidade de deslocamento na cidade com a colocação do sistema viário para mais próxima da formação da cidade que essa condição aqui, o sistema de metro sobre trilhos que o que nós conhecemos, vocês já conhecem, nós estamos aqui em São Paulo a 40 anos, ele tem uma demanda de espaço aéreo e um tabuleiro que me condiciona a uma condição de sombreamento muito grande, o que impede uma constituição de corredores verdes, o sistema de monotrilho que é um sistema de tecnologia avançada de metro ainda não empregada no Brasil nós que estamos nós propondo a colocá-lo aqui ele tem uma característica fundamental para intervenções urbanas em cima de corredores ele tem permeabilidade, vocês vão perceber isso em algumas imagens que vou mostrar, essa permeabilidade que eu tenho sem o tabuleiro não me gera sombreamento que me permite a esse sistema trazer e agregar outro valor que são o sistema de Transporte em corredores verdes as estações possuem como característica geral basicamente uma estação em elevado sistema todo em elevado com um sistema de passarelas e acessos em ambos os lados da avenida quando existir, ou no caso do parque Jabaquara agregado a estação e o acesso se dá pelo parque uma outra condicionante é um sistema com o desenho diferenciado inovador, evolução do paradigma que o metrô tem trazida com as estações novas com a questão da sustentabilidade utilizando o menor recurso energético, já que a ventilação é totalmente natural cruzada a



iluminação é plena através do fechamento dos vidros, ou seja a associação e agregando esse valor da sustentabilidade nas estações e também o reuso de água, captação, e energia solar e o que se possa dizer de uma boa arquitetura contemporânea essa é uma característica dela, uma vista geral do sistema, um nível do mezanino onde se dá as linhas de bloqueios, pra quem já conhece os bloqueios novos que estamos usando, eles estão aqui, e aqui nas plataformas com as portas e plataforma já muito dito e explicado pelo metrô da sua relação de conveniência e de uso e de proteção ao usuário, as vias elevadas tem 3 tipologias de pilares que se mantêm em todo sistema de monotrilho projetado a ser implantado pelo metrô, a urbanização é um conceito extremamente importante nessa linha, os pilares ficam locados distantes de 30m e neste intermédio o que nós estamos nós propondo a fazer é um corredor verde, muito mais que um sistema de transporte nós teremos corredores verdes que irão conectar as áreas verdes já existentes nesse sistema, no caso só para vocês terem uma idéia no caso da linha 17 ouro extraindo a relação próximo ao Jabaquara Via Parque porque lá vai ser um parque que vai ser constituído não tem nada a ser feito a não ser um parque a ser implantado nós temos uma previsão de 14,4 KM e que 3,5 será a Via Parque um plantio de 4500 arvores e palmeiras nativas o nós da uma media de uma arvore a cada 3m adensamentos onde há necessidade espaços maiores certos espaçamentos mais a nossa expectativa e previsão em projeto é essa situação na implantação do sistema vou falar do trecho de Congonhas ao Morumbi da linha 4, e esse trecho é um trecho urbana e não tem nada a ver com vezes de implantação, e é porque ele compreende uma resposta a cidade bastante equacionada e similar, nós teremos aqui a estação Congonhas para quem conhece é no saguão principal, o prédio novo de estacionamento, essa estação ficara num terreno do estado hoje ocupado pela policia militar do estado, e teremos uma conexão subterrânea que chegara até o aeroporto através de um túnel com esteiras rolantes, um túnel bastante contido porque ali é um sistema muito complexo enterrado, com esteiras rolantes com semelhança aquém quiser visitar na conexão que nós temos nas linhas 2 verde com a linha 4 ali na estação Paulista com a Consolação, essa esteira se dá em área paga, então todas aquelas passarelas que vocês viram, é área não paga, é área pública então qualquer usuário lindeiro, ele não precisa pagar para atravessar, é uma condição de conexão mais aproximada do lugar que vamos, nesse trecho aqui nós vamos buscar áreas já existentes e residuais do alagamento da avenida a característica de implantação que nós temos é está a Av. Washington Luiz não me permite um canteiro central, nós optamos por não ter um alargamento de canteiro que levaria o viário mais para cima da cidade constituída das pessoas, então nós optamos por ocupar os espaços existentes com plantio e adensamento orglório e preservação máxima das espécies já que eu tenho um pilar a cada 30m, eu atuo pontualmente nessa execução, no caso aqui nós estamos constituindo numa parte da avenida um canteiro alargado para que tenhamos um ponto de ônibus uma parada estratégica, nesse caso aqui mostra bem a nossa preocupação, hoje nós temos esta situação, a nossa previsão e a nossa posição de implantação é esta ao invés de privilegiar o canteiro central o corredor com o verde, nós preferimos privilegiar os usuários lindeiros a esta linha; eu tenho que responder agora ou tenho que aguardar depois, tá bom.

**Secretário Eduardo Jorge diz:** As pessoas podem se inscrever, eles vão responder e vão dialogar com vocês então siga sua exposição. Por favor.



**Ivan Lubarino Picoli diz:** Bom aqui nós temos a implantação de um pátio de manutenção, o único pátio da linha, sob um piscinão existente, o piscinão da Água Espraiada, esse pátio irá fazer o contorno nesse piscinão na constituição em continuidade a área verde existente um, anel verde ao longo que me permite aqui constituir um sistema de um percurso cicloviário de aproximadamente 700m, além de um percurso de utilização pra prática de ginástica e corrida que o pessoal já usa passando pela causada estreita que existe, aqui a condição que nós temos hoje, esta é condição que nós temos, a ocupação se dá por essa mancha, hoje existe uma área verde que vai ser mais adensada, e nós vamos constituir uma área verde sob laje nessa área aqui dando continuidade na implementação do parque previsto nessa situação, no trecho entre a Água Espraiada e a Marginal Pinheiros é uma linha bastante característica de implantação, nós temos aqui a Ponte Estaiada, a implantação das estações ocorreram no canteiro central desta avenida e um sistema em elevado também no canteiro central nós teremos uma travessa e um pilar a cada 30m e adensamento agora acompanhando o projeto da prefeitura do parque linear Água Espraiada, então nós vamos incorporar, além de incorporar o projeto, nós vamos agregar mais paisagismo estamos em discussão já é a proposição de premissas e paisagismo que constam no projeto e serão executadas essa é uma condição de implantação indicativa porque o projeto definitivo ainda está por vir a situação atual e a inserção final, nós temos que preservar os gabaritos dinâmicos definidos pela CIT. Nas estações também ocorreram a implantação também no canteiro central, preservando todas as condicionantes da cidade, esta é um trecho característico de uma implantação de uma estação, esta é a implantação de uma estação percebamos os acessos em ambos os lados, em área não paga, acesso livre ao público trazendo segurança a estas travessias e segurança ao acesso do sistema, esta é uma característica típica de implantação toda estação ocorre com aquela tipologia no canteiro central somente os acessos e a sala de apoio operacional vai buscar as laterais, esta é a situação de implantação específico no caso da Águas Espraiadas onde toda essa área de intervenção já faz parte da linha 5 e essa área de desapropriação e inserção do elevado projetado pelo município, e nós estamos colocando uma estação que vai ter aderência a esse projeto de transferência de área paga para área , ou seja sem precisar passar por bloqueios , e acesso de área não paga, ou seja plenitude de acessibilidade, todas essas estações são plenamente acessíveis e responde ao desejo universal e atende todas as legislações inclusive a inserção de um elevado no que quer que seja do ponto de vista municipal e estadual. Chegando aqui no trecho final da Jornalista Roberto Marinho antiga Águas Espraiadas nós temos hoje uma escola técnica sendo construída aqui, e nós usamos o mesmo princípio que vou mostrar pra vocês que usamos no aeroporto, e passamos por baixo dessa alça da ponte Espraiada fazemos uma curva e vamos caminhar entre a final da CPTM aquele grades de divisa e a ciclovia hoje existente . Esse sistema construtivo aqui permite que eu jogue as vias mais pra cima do sistema viário, e o mais afastado e necessário da cidade das áreas construídas, nós vamos ter uma visão agora do outro lado, nós vimos deste lado a passagem debaixo da alça nós vamos ver deste lado aqui, esta é a condição final do muro de divisa da CPTM é uma área residual existente a ciclovia existente, essa área residual ela é decorrente dos pilares das pontes que tem a frente, então ele não é ocupado, então nós vamos ocupar esta área com tratamento paisagístico. Esta é uma foto grande angular de amplitude ela é um pouco distorcida, esta é a inserção, aqui está as travessias da ponte, só um detalhe técnico do equacionamento, e o respeito a toda legislação existente e vigente, esta é uma situação atual, esta é a inserção final e nós vamos agregar o valor paisagístico a essa relação, nós temos aqui, opa faltou uma setinha!, aqui a estação Panamby é



cruzamento do rio, trecho marginal Pinheiros Panamby, hoje situação atual esta é a ponte projetada e viabilizada tecnicamente e economicamente para inserção do sistema, feito a travessia nós caminhamos nesse trecho que esta hoje o Extra, e vamos constituir inviável esta é uma área a ser desapropriada, nós vamos constituir um viário de conexão aqui, porque temos que chegar a nossa estação de forma independente, neste viário ele segue o conceito de corredor verde, todo este percurso debaixo do elevado e de baixo das estações segue o corredor verde, nós temos aqui, só para que seja entendido 3 momentos, o viário novo, nenhuma modificação viárias a ser feita aqui, uma área que tem um condomínio, o fundo do condomínio aqui, e os deslizos dão fundo nessa área aqui, hoje sem ocupação nenhuma, nós vamos atravessar por este percurso com este conceito de corredor verde, neste caso aqui, nós vamos atravessar nesta condição, eu tenho o muro existente, eu tenho um córrego de água já canalizado por gabiões e muros de divisa existentes, nós vamos ocupar essa região aqui com o corredor verde bastante adensado que é esta região aqui, vamos passar sobre uma área não utilizada porque na verdade eu tenho um córrego canalizado, este córrego nasce aqui, aqui é uma nascente que caminha neste sentido, ele esta canalizado sobre esta região de interconexão do cemitério do Morumbi, ela esta de céu aberto com um gabião neste ponto e volta ser canalizado sobre viário, desculpa com gabião ate este ponto, e volta a ser canalizado daqui pra cá e entra num viário, então vamos interferir nesta região, esta intenção intramuros da região do cemitério na área não utilizada devida ao córrego, esta é a condição existente, toda área comercial acontece daqui para lá da para perceber muito bem daqui para cá, esta é uma área de reserva devido ao córrego existente, está é a proposta de implantação, do ponto mais alto do cemitério, esta é a interferência visual que Nós teremos no cemitério.

Chegamos à região de Paraisópolis onde esta ocorrendo a implantação de um projeto de urbanização e constituição de um viário chamado de Perimetral pela Prefeitura, mais especificamente neste ponto, hoje estas edificações todas já estão implementadas esse viário esta em uma condição preliminar, existe uma condição de implantação dessas moradias aqui que nós estamos deslocando para cá pra que possamos abrir um bolsão, porque nesse ponto nosso sistema chega muito próximo do viário, porque ali tenho um viário que sobe que sobe a 9 % nosso sistema vai a 6% então chega uma hora que eles se tocam, essa é a condição de implantação da estação dando integração em nível para as moradias existentes, essa é a condição atual, essa é a condição prevista de inserção das vias, e caminhamos sobre o canteiro central de um projeto urbano de inserção da perimetral, este projeto urbano é do municio e nós vamos sobre o canteiro central implantar o nosso sistema. Esse é o traçado, o detalhe do traçado do projeto municipal ciclovias, via de continuidade perimetral de canteiro alargado, onde nós inserimos o nosso sistema, este é no trecho onde a cidade se eleva na lateral, dando continuidade a nossa inserção e a constituição de um corredor verde, esta é a estação atual, esta é a estação prevista chegamos a João Saad, situação atual, situação prevista, chegamos a São Paulo Morumbi, onde será inserida uma estação com conexão plena na linha 4 amarela, aqui é a inserção da estação com a conexão. (participantes querendo volte à apresentação, secretario autoriza) Eu tenho aqui uma avenida a ser constituída em terreno particular e faremos a apropriação para a inserção do nosso sistema viário a ser remodelado nesse trecho, a partir daqui eu tenho aquele terreno de fundo que vou mostrar mais a frente que não esta ocupado, atravesso a região ocupada intra muros do cemitério e entro na avenida Perimetral da prefeitura, então agora as



imagens , isso aqui é o conceito na região existentes intra muros naquela parte mais larga adjacente a onde no final dessa visão nós temos o muro do cemitério , seria nesse trecho todo aqui, é onde eu tenho um gradio e um muro fechando, um portão fechando a ocupação desse terreno, entramos na condição intra muros do cemitério e chegamos, é mais fácil ver aqui do que no corte, essa região intra muros do cemitério , estou vindo de lá e venho sentido diagonal que é esse eixo aqui, e faço a curva mais a frente pra chegar ate a avenida Perimetral já em construção pelo município e chego ate aqui, nesse trecho da Perimetral todos esses desenhos que vocês estão vendo aqui são o projeto urbano da prefeitura, e nós estamos aderindo a este projeto ocupando o canteiro central já com uma acomodação conversada com o município pra que pudessem constituir uma ilha e inserir uma estação aqui no meio, hoje a situação que temos La em relação ao projeto é este e a situação final será esta, aqui é o muro do cemitério, toda esta região do lado de cá será preservada nós estamos interferindo deste lado aqui , ai entra no projeto Viriato Correa a prefeitura denomina tudo como sendo Perimetral, e nós chamamos tecnicamente como Perimetral porque cada trecho tem um nome, esse trecho nós teremos do viário pelo município, e nós estaremos ocupando o canteiro central previsto em projeto municipal então após a implantação do viário nós inseriremos, agregaremos o valor do transporte público no canteiro central deixado pela implantação do viário, inclusive essa região aqui é uma parte de um córrego a céu aberto, o conceito é o mesmo essa é a proposição municipal de constituição de ciclovias laterais, causadas, canteiro central, onde nós iremos e depois inseriremos o nosso sistema, integrado a este canteiro alargado deixado pelo alargamento viário, no outro trecho onde a direita existe uma elevação onde o estádio esta aqui nós temos uma elevação onde as moradias estão mais altas , bom aqui é a situação atual, aqui é a inserção pelo município, nós inserimos nosso sistema pelo canteiro central deixado pelo viário esse viário vai se conectar com a João Saad que já possui o canteiro central, que é esta situação, na João Saad já possui canteiro central, junto com aquela do viário novo da Perimetral ate chegar na João Saad existe um projeto integrado de drenagem com a construção de piscinões para retenção de água e retirada daquela condição de alagamento que nós temos atualmente , pelo menos o projeto prevê aquela situação com capacidade suficiente atendendo a legislação pra que os dois sistemas, tanto o viário novo quanto o sistema de monotrilho percorram e atendam perfeitamente todas as condições regionais , aqui da João Saad ate no estádio ate o final chegamos na estação São Paulo Morumbi da linha 4 embaixo da Francisco Morato onde nós teremos uma estação terminal do nosso sistema esta é a João Saad com a avenida Francisco Morato, este é o acesso da futura estação da linha 4 e ai nós estamos aderindo o sistema e a estação. Agora vamos para o outro lado que o trecho Jabaquara via Paulista nós saímos aqui do aeroporto e percorremos pra lá falamos do pátio e temos agora toda esta aderência do projeto ao projeto municipal chamado via parque de constituição de um parque e a reurbanização de viários e moradias este trecho aqui esta dentro de trechos já pertencente ao metrô que o pátio Jabaquara e chegamos até a estação Jabaquara, então aqui é só uma ampliação, o projeto é um projeto da estação padrão sobre um parque a ser constituído e finalizamos.

**Coordenadora Helena Magozo:** Agora nós vamos para apresentação do Sr. Walter Sérgio de Faria representa a Walm Engenharia e Tecnologia Ambiental que é a empresa responsável pela elaboração do estudo de impacto ambiental e relatório de impacto ambiental do empreendimento.



**Walter Sérgio de Faria:** Boa noite a todos. Meu nome é Walter Faria eu integro e represento aqui a empresa que promoveu a acessória técnica pro grupo de trabalho do metrô relacionado a consolidação do EIA/RIMA da linha 17 lembrando que pela especificidade deste projeto a aproximadamente 25 profissionais de diferentes áreas e especialidades se dedicaram a consolidação deste estudo que esta sob a coordenação do grupo técnico do metrô é importante ressaltar também que todo estudo de impacto ambiental, este obviamente da mesma forma obedece uma legislação especifica no âmbito federal nesse caso também uma resolução do órgão de licenciamento ambiental municipal, é a construção de um EIA se inicia a partir de uma diretriz a partir de um termo de referência emitido pelo próprio órgão ambiental licenciador, que construiu esse termo com base no projeto de engenharia, no projeto funcional disponibilizado pelo empreendedor, então nenhuma equipe tem autonomia de desenvolver um estudo aleatoriamente, segue-se uma diretriz com base no projeto de engenharia, no projeto proposto, essa diretriz emitido através de um termo de referencia do órgão licenciador. Faço questão de ressaltar também, apesar de ter sido mostrado na apresentação anterior do Ivan, mais é objeto específico desse licenciamento, foi objeto específico do EIA/RIMA, e será objeto específico dessa apresentação, os trechos 2 e 3, e isso faço questão de ressaltar porque originalmente esse projeto da linha 17 contemplava um terceiro trecho da estação São Judas até Congonhas, mais repito não faz parte, não é objeto desse processo de licenciamento, não foi objeto do estudo de impacto ambiental, no inicio do processo de construção do estudo de impacto ambiental, ele se dá, de forma geral buscando as principais justificativas pra implantação daquele empreendimento, no caso da linha 17 devemos imaginar num contesto mais amplo e obrigatoriamente, nós reportar então aos planos integrados de transportes urbanos (PITU) nas suas diferentes versões, nas suas diferentes revisões, e que mais de uma década já identifica uma expansão, expressiva da fronteira urbana na região metropolitana, por consequência disso a ocupação de áreas cada vez mais periférica, mais distantes da infra-estrutura consolidada do município, e complementarmente a este plano integrado outros estudo também dando um diagnostico muito parecido entre estes estudos citamos também a s operações urbanas, e uma mais especifica para este projeto de forma geral uma mais relacionada a este projeto a operação urbana Águas Espreadas, que de alguma forma busca então promover uma nova ocupação do espaço urbano, áreas pouco ocupadas, ou não tão densamente ocupadas, ou não da forma adequada, então hoje as operações urbanas de alguma forma tem esse objetivo final, e tendo como esse objetivo uma melhor ocupação do solo por consequência também, haverá também a necessidade de atender a demanda de transporte publico, nessas áreas que deverão ter uma nova ocupação, é nesse contexto geral então, nesse contexto regional, que a gente começa a inserir começa a pensar na linha 17, ou seja um empreendimento, uma linha de metrô, que possibilitara dentro desse contexto, dentro dessas deficiências que a gente tem hoje absolutamente consolidadas de uma população principalmente daquela residente mais periféricas, e nesse contexto que a linha 17 pela sua característica perimetral, pela sua característica de integração com as demais linhas do metrô com outras linhas da CPTM e assim por diante, é nesse contexto geral que a gente já começa imaginar a linha 17, e em especial por ela ter um prazo de implantação relativamente curto em relação a outros empreendimentos e por essa característica perimetral como eu disse, ainda no quesito de justificativa, e agora mais especificamente ao trecho projetado de implantação da linha 17, a gente começa observar algumas demandas bastante especificas, que tem por base dados levantados e consolidados pela pesquisa origem destino, mostrando que aqui



hoje estamos contemplando os 3 trechos, mais tirando aquele primeiro trecho que não é objetivo do processo licenciamento ainda sim considerando os outros dois trechos, a linha 17 vem com, o objetivo e justificativa de atender da ordem de 200 mil passageiros ou da ordem de 20 mil passageiros hora, então observem que nesse contexto como um todo já se busca dar atendimento ao plano integrado de transporte urbano na sua revisão mais recente, e de alguma forma buscando com a linha 17 uma integração, articulação com as demais linhas do metrô da CPTM e de outros meios de transporte, importante destacar ainda uma importante característica da linha 17 a possibilidade de interligar o aeroporto de Congonhas com a rede metroferroviária, o aeroporto de Congonhas tem uma característica importante ela tem números interessantes, onde poucas pessoas sabem disso, existe uma população aeroportuária que diariamente tem que se locomover até aquele local, e isso hoje soma algo na ordem de 60 mil pessoas, são 30 mil passageiros dia embarcando ou desembarcando em Congonhas, são da ordem de 1800 veículos hora chegando a Congonhas ou de lá saindo sem que o aeroporto esteja interligado a rede metroferroviária, então entre os objetivos mais específicos da linha 17, além de atender essa demanda perimetral, fazer as ligações sul e sudoeste do município também tem essa característica específica de atendimento ao aeroporto de Congonhas, ainda como justificativa é importante observar isso é abordado em qualquer estudo de impacto ambiental para qualquer tipo de empreendimento não só para uma linha de metrô, mais especificamente para uma linha de metrô, uma justificativa é busca se entender quais os benefícios que essa linha trará, e a forma de entendimento disso é comparando esse tipo, esse modo de transporte que é o metrô, com outros modos de transporte por exemplo com carro e ônibus, e mais importante ainda é a gente tenta quantificar pra se entender um pouco melhor isso daí, uma das formas é a gente observar aqui o IPK que é o Índice Passageiro Quilometro a grosso modo pra se entender isso, vamos imaginar 3 modos de transporte e fazer uma comparação entre eles metrô, ônibus e automóvel, uma linha de metrô vamos imaginar tendendo um índice X que nós vamos manter fixo aqui, um índice X de passageiros sendo transportado em 1 km de metrô, se essa linha de metrô não existir ou se ela for retirada for desativada essa população usuária dessa linha de metro migrara obrigatoriamente para outro transporte no caso aqui comparado com ônibus e automóvel, a comparação é se esse número X de passageiros for transportado por metrô em 1 km se essa linha for retirada e for substituída por ônibus haverá a necessidade de uma quantidade X de ônibus rodando pra atender essa mesma população que somara 5 km de quilometragem em contra partida 1 do metrô, se aquele número X de passageiros, não tiver metrô e se deslocar de carro, haverá a necessidade de um número X de carro rodara 55 km para substituir aquele 1 de metrô, fazendo uma conta inversa, vamos imaginar agora, retirar todos ônibus e carros que poderão ser substituído pelo metrô, haverá de alguma forma ganhos e principalmente no meio sócio-ambiental, ganho de redução de hora de viagem, redução de km percorrido veja a relação, 1 pra 5 e 1 pra 55, por consequência o modo de transporte de forma geral você terá uma redução, do número de vítimas hoje mais do que conhecido em termos de acidentes de trânsito, redução da poluição atmosférica por conta do modo de transporte e redução de manutenção do sistema viário, obviamente estes números estão colocados aqui de forma simplificada a grosso modo sem maior detalhamento, mais tudo isto aqui convertido em moeda, convertido em dinheiro e falo especificamente da linha 17 isso geraria alguma coisa da ordem, implantada a linha 17 em substituição a outros meios de transporte e atendendo aquela demanda específica, geraria um benefício econômico da ordem de 360 milhões ano, bem feita essa primeira justificativa e isso



obrigatoriamente se desenvolve para qualquer estufo de impacto ambiental , e pra quem não ta de uma forma geral feito a seqüência de um estudo de impacto ambiental , a próxima etapa então será um diagnostico de vários temas ambientais que são abordados num estudo desses em diferentes escalas de abordagens, que nós chamamos de áreas de influencia, e isso é definido pra qualquer tipo de empreendimento no caso especifico da linha 17 foram definidos 3 tipos de influencia , e todos os temas ambientais foram discutidos, abordados , detalhados e diagnosticado tanto com dados primários obtidos em campo em trabalhos diretos de campo ou dados secundários levantados em bibliografias oficiais disponíveis , as áreas de influencia estabelecidas para este estudo foram 3, a área de influencia indireta que contempla toda a área do município de São Paulo principalmente por essa característica de integração da linha 17 com os demais equipamentos da rede de transporte urbano, a área de influencia indireta que a qual os meios físicos e biótipos tem como limite suas bacias hidrográficas interferidas pelo traçado da linha 17, e a área diretamente afetada o diagnostico ambiental é feito basicamente com dados primários todos com levantamento direto em campo e que tem como foco principal o traçado projetado e seu entorno imediato então todos os temas ambientais que consolidam a linha nessas listagem de abordagem nesses níveis de detalhamento , a seqüência então do estudo de impacto ambiental ele vem então com o diagnostico de vários temas como eu havia dito que em grosso modo a gente resume em 3 meios , meio físico, meio biótipo e meio sócio econômico , no meio físico especificamente todos esses temas são levantados são diagnosticados características climáticas, qualidade do ar, linhas de ruídos, aspectos geológicos e geotécnicos, áreas contaminadas , áreas passíveis de inundação, qualidade das águas subterrâneas e superficiais entre outros , obtém-se obviamente uma serie de resultados e vamos apresentar alguns principais resultados apenas mais de forma geral os mais importantes , aqueles que tem um reflexo mais, enfim maior do projeto sobre o meio com relação os níveis de ruídos e vibrações foram estabelecidos 10 seções 10 pontos de medição ao longo de todo traçado projetado com medição direta com níveis de ruídos e vibrações tomando por base o que estabelece a legislação ou a normatização vigente o diagnostico que se obteve, a informação que se obteve, o retrato que se obteve é que os níveis de ruídos estabelecidos hoje nas 10 seções de medição já ultrapassam os níveis básicos estabelecidos em legislação, o nível de ruído de fundo hoje já é maior independente do empreendimento já é maior que a legislação estabelece, em relação aos níveis de vibração, pontualmente pelo menos em 4 ou 5 pontos observou picos já acima do que a legislação estabelece, principalmente nas vias de maior trafego, em relação as áreas passíveis de alagamento mediante no centro de consulta e gerenciamento de emergência da prefeitura de São Paulo, diversos pontos foram identificados a maioria deles conhecidos pela nossa rotina, e que fazem parte do nosso diagnostico, pra reorientar se for o caso um projeto de engenharia, e com relação com as áreas contaminadas é um quesito estabelecido pela legislação , onde previamente a implantação do empreendimento do tem que se identifica eventuais áreas ou potenciais áreas que possam interferir ou sofrer interferência pelo projeto essa análise é feita em 2 focos um com base nós de ocupação pretérito e atual do solo, onde de alguma forma usos anteriores do solo principalmente em áreas industriais tenham um potencial de contaminação previamente identificado e outro foco é o cadastro de áreas disponibilizados pela CETESB que obrigatoriamente tem que ser consultado, nesse 2 focos que foi dado, áreas de potencial contaminação que provavelmente demandarão algum tipo de atenção do projeto, se referem as áreas entorno do aeroporto de Congonhas , por conta dos insumos que lá são armazenados e utilizados, o próprio cemitério do Morumbi por



conta do necrochorume típico de qualquer equipamento deste tipo entre as estações Granja Julieta e Morumbi por conta de antigas atividade industriais identificadas nestes trechos, e do cadastro de áreas identificadas pela CETESB há 14 pontos comprovadamente fazem parte deste cadastro, 12 referindo-se a postos de gasolina ou seja tudo isso feito porque, de alguma forma durante a execução do projeto, se houver a possibilidade de algum contato de alguma interferência destas áreas com o projeto ou vice versa, o empreendedor terá que tomar todas as ações como a legislação estabelece, ou seja são informações preliminares que o diagnostico ambiental vai agregar ao projeto de engenharia para as etapas subsequentes em relação ao diagnostico do meio biótipo agora diversos temas analisados principalmente a caracterização da vegetação das unidades de conservação da fauna de pássaros e os principais obtidos aqui, da mesma forma o objetivo principal desse diagnostico é subsidiar esse projeto de engenharia pra eventuais reformulações ao longo de todo traçado projetado e sim todo mediado foi feito um cadastramento e um mapeamento arbóreo, esse mapeamento identificou 2385 cadastramentos indivíduos arbóreo arvores, só que estas arvores vamos destacar que é o que a legislação estabelece esse mapeamento é feito pra qualquer individuo arbóreo a partir de 3 cm de diâmetro, então desde indivíduos muito jovens, mudas ate indivíduos adultos, isso não quer dizer que o traçado ira interferir em 2000 ou em 1, quer dizer que foi mapeado preliminarmente 2385 indivíduos arbóreo, arvores, e o projeto de engenharia fará agora fará toda e qualquer adequação que for necessária, havendo a necessidade de supressão de qualquer individuo arbóreo existe também uma legislação especifica de compensação dessa supressão se autorizado obviamente com relação as áreas de preservação permanente unidades de conservação, obviamente o traçado passa paralelo a alguns cursos de água obrigatoriamente interferindo em áreas de preservação permanente, mas que por ocupação atual hoje já estão absolutamente desprovida de seu objetivo geral decorrente obvio, repito deste uso atual e o projeto em si conforme o Ivan apresento essa recomposição arbórea que esta já projetada, vem ao contrario revitalizar essas áreas que hoje já estão completamente alteradas, em relação a fauna de pássaros, uma situação semelhante a da situação do arbóreo feito um diagnostico especifico, com base em dados primários com levantamento de campo em áreas de maior potencial de ocorrência identificada algumas espécies, lembrando que a maioria destas espécies especificadas são no que tecnicamente se denomina com hábitos oportunistas ou generalistas de forma geral então uma fauna de pássaros já adaptada as condições urbanas típicas daqui de São Paulo, em relação ao diagnostico sócio-econômico uma serie de outros temas já analisados com destaque ao uso da paisagem urbana do uso e ocupação do solo indicadores de qualidade de vida, áreas de desapropriação e assim por diante, alguns desses temas nós vamos destacar aqui, um de grande interesse se refere o interesse do uso e ocupação do entorno imediato da linha projetada, esse levantamento é feito inicialmente pelo uso de fotografias numa foto interpretação, fotografias aéreas, que dão um mapa básico que posteriormente serão checados em campo por equipes da sócio economia, e a partir então deste mapeamento se estabelecem classes de uso do solo, que vão ser demarcadas aqui nesse entorno imediato, de forma geral há grosso modo predomina no entorno imediato de todo traçado áreas de padrão residencial horizontal, isso da ordem entorno de 36 ou 37% seguindo de outras varias classe de uso do solo, com relação aos padrões de uso de acessibilidade, é importante a gente destacar esse tema que foi feito com base em um dado oficial pesquisa origem e destino, e que mostra claramente que pra essa região mais especifica do eixo projetado da linha 17 de uma forma mais ampla da área de influencia direta, as viagens



atraídas elas somam alguma coisa da ordem de, existe uma população que se desloca para essa área de influencia direta uma população da ordem de mais ou menos de 800 mil pessoas, então o que se observa que essas viagens são feitas predominantemente por ônibus por automóvel ou por pessoas se deslocando à pé, mostrando mais uma vez a deficiência a ausência de uma linha de metro especifica para atendimento desta região ou de uma conexão dessa área sul e sudoeste com o restante da rede de transporte, um outro também importante analisado pela questão da sócio economia se refere as áreas passíveis de desapropriação, e aqui é importante destacar o que esta consolidado no estudo de impacto ambiental se refere a linha 17 a via Perimetral e a readequação da praça Charles Muller que fazia parte ou faz parte de todo contesto geral, então observem que da mesma forma, foi feito todo um mapeamento especifico com base em informações primarias mais importante destacar que em boa parte, o que quero dizer na ordem de (1 terço) de aproximadamente 130 mil metros quadrados que é o que se somo de área passível de desapropriação aproximadamente (1 terço) destes 130 mil metros quadrados se referem a áreas interferidas também pela via Perimetral já em processo de construção ou pela praça Julius Rime, um outro lado importante se refere a uma área de 41120m que será desocupada para implantação do pátio e subestação isso é uma área desocupada sem ocupação nenhuma isso também representa alguma coisa de 1 (terço) daquele total, então haverão interferências haverão desapropriações estão todas devidamente mapeadas com os padrões residenciais estabelecidos lembrando porem esse valores específicos pra cada classe que eu citei, então de forma geral o que se tem alguma coisa das áreas desapropriadas na ordem de 8 % representando comercio e serviço de padrão médio 19,5 % representando padrão residencial horizontal padrão alto 19,8 % relacionada a uma somatória do padrão residencial horizontal padrão médio e popular e 52,7 % de área a ser desapropriada representado áreas desocupadas ou áreas com ocupação bastante insipiente esse é contexto geral das áreas a serem desapropriadas feito o diagnostico falando de forma resumida a próxima etapa do EIA se refere a identificação de todas as ações que de alguma forma poderão gerar um impacto, e essas ações tem que ser identificadas desde uma fase como essa que estamos agora preliminar de planejamento sem nada de obra buscando identificar todo e qualquer potencial impacto uma noticia de jornal que seja dada de uma forma incompleta ou incorreta na fase de planejamento o inicio desse processo de contato com a população que será desapropriada isso de alguma forma gera uma ansiedade, gera uma preocupação tudo isso são ações que poderão gerar impactos, e de mesma forma toda essa estratégia é usada para as demais fases estabelecidas para consolidação do empreendimento, da fase de recrutamento de seleção e contratação de mão de obra ate todas as fases inerentes especificamente a uma obra em si e depois na operação, então essas foram as principais ações que a equipe técnica identificou e entende como pertinentes e potencial geração de algum eventual impacto em alguma das fases do empreendimento, com base nessas ações então o próximo paço é identificar e descrever todos impactos e pra linha 17 foram identificados 26 impactos distribuídos nós 3 meios predominado impactos no meio sócio econômico devendo ser lembrando inicialmente, ou preliminarmente que o impacto alem de ser identificado ele tem que ter uma classificação você tem que mensurar ate mesmo para se saber qual a melhor ação pra controlar pra mitigar ou pra potencializar um potencial impacto positivo, existe também uma técnica para classifica, existem parâmetros atributos pré estabelecidos pra classificação desses impactos de forma geral os parâmetros os atributos são de natureza negativa ou positiva, a probabilidade de ser certa ou provável de ocorrência, o prazo curto médio



ou longo se a espacialidade vai ser um impacto local, difuso ou regional, se a forma de interferência dele é um impacto novo ou se já existiu e vai ser potencializado apenas pelo empreendimento a duração dele a magnitude, se é um impacto pequeno médio ou grande, e aqui um aspecto importante, mesmo o impacto de mesma forma classificado por esses atributo como de magnitude grande, pra todo impacto haverá de ser buscada uma ação de controle de mitigação, então mediante a eficácia dessa ação, o impacto mesmo classificado de grande magnitude mediante a aplicação da ação de controle poderá ter uma relevância, media, baixa ou ate mesmos a eficácia permanece como a de magnitude grande, essa é de forma geral a forma de classificar impacto, nesse contexto então os impactos negativos ate a aplicação das ações de controle nós temos aqui 88% dos impactos negativos passam a ser classificados de relevância media ou baixa, e dos positivos após aplicada as ações de potencialização 83% deles tem de media a alta relevância, lembrando que para todos os impactos negativos nesse estudo especificamente, se conseguiu propor um medida mitigadora ou de controle, como foi mostrado na tela anterior 26 impactos foram identificados positivos e negativos, vamos citar aqui e discutir rapidamente os principais, dentre os negativos a geração de ansiedade da população principalmente neste momento que agente esta aqui apresentando as primeiras informações, e agora sim o empreendedor aqui sim tem uma importância fundamental na questão de divulgar da melhor forma possível seu empreendimento, de abri um contato com a população pra dirimir toda ou qualquer duvida, o impacto ali de fato existe as manifestações estão aqui isso é um impacto, a desapropriação de imóveis, mostrado no quadro anterior, é um impacto negativo de alta relevância, nós imóveis obviamente nós imóveis a serem desapropriado, alteração pontual nós níveis de ruídos especificamente na fase de obras, ele é pontual por um prazo específico, depois será controlado, a supressão localizada de indivíduos arbóreo que poderá ocorrer na fase de obras, porem com o atendimento da legislação no caso se ocorrer devera ter uma compensação especifica, e a alteração da paisagem na área, e por conseqüência o impacto visual que existira em determinadas regiões pontualmente indiscutível também, lembrando que para os impactos negativos boa parte deles então se refere a parte de obras com relação dos impactos positivos melhoria e adequação do transporte público um aumento da mobilidade da população redução das emissões de poluentes aumento da arrecadação tributaria, geração de empregos diretos e indiretos, todos esse tidos como principais impactos positivos, alem de outras ações que a gente já mencionou anteriormente identificado o impacto dentro da seqüência do EIA a próxima ação é determinar todas as ações, de tal forma mitigar, compensar, controlar ou potencializar os impactos negativos ou positivos, e isto foi estabelecido através de programas ambientais, esses programas ambientais na verdade são projetos de engenharia visando então o controle dos impactos identificados, l observem que para todos os impactos identificados, existe ali do lado direito, m não to mais conseguindo indicar, uma serie de projetos de engenharia, para o controle a mitigação dos impactos ambientais, desde do inicio com o controle ambiental das obras ate a questão do monitoramento da questão da qualidade do ar de ruído e assim por diante programa de educação ambiental, dos imóveis afetados, programa de comunicação social, então repito pra todo e qualquer impacto identificado existe um projeto de engenharia especifico, pra controla, pra mitiga todos estes impactos identificados anteriormente e por fim então, secretario peço licença pra iniciar a ultima tela, consolidando todo estudo, são apresentadas as principais conclusões, no caso especifico do EIA da linha 17 a equipe entende então que haverá de forma geral de uma população hoje, de uma demanda de uma ordem projetada de 20 mil passageiros



hora que a linha 17 terá essa ligação, essa característica de ligação perimetral e intersetorial, com outros demais equipamentos da rede metroviária da própria CPTM e corredores de transporte, proporcionará a sensibilidade e mobilidade a população em geral e de alguma forma em especial ao usuário do aeroporto de Congonhas, contribuirá entre outras com a diminuição de poluentes, com a redução do número de acidentes, de vítimas inclusive, com a redução do tempo de viagem, o diagnóstico identificou 26 impactos positivos e negativos, a maioria desses impactos negativos classificados com de pequena, média relevância, entendendo que para cada um destes impactos, são propostos programas ambientais, são 11 programas ambientais e mais 6 sub programas, com base nesse contexto como um todo, a equipe entende que a implantação e a operação da linha 17 poderão se desenvolver em bases sustentáveis, de integração com o meio ambiente local, atingindo uma situação de conciliação dos interesses e obrigações de cunho social e legal e de preservação ambiental do metrô e demais instituições envolvidas, e de mesma forma de atendimento de necessidades e direitos da população residente na região metropolitana, com base nesse contexto como um todo a equipe técnica responsável pela elaboração do EIA/RIMA, entende, sugere e recomenda, que seja emitida a licença prévia deste empreendimento, por fim foi colocado pelo secretário inicialmente existe um rito pré estabelecido para apresentação, de um estudo ambiental existe um prazo limite este estudo demandou meses de trabalho de uma equipe de mais de 25 profissionais, são 2500 horas consolidadas pela equipe debruçada neste estudo, obviamente não é possível abordar num nível de detalhamento que os senhores desejam mais eu reforço que as equipes técnicas do metrô e da Walm Engenharia estão à disposição dos senhores, seja nesse evento ou em qualquer outro momento, os endereços estão aqui disponíveis para que todo ou qualquer dúvida seja respondida no nível de detalhamento que os senhores desejarem, obrigado. (O Secretário recomenda que todos os presentes e representantes de instituições anotem o endereço)

**Coordenadora Helena Magozo:** Então nós tivemos 14 entidades inscritas, e 12 cidadãos aí não relacionados as entidades, o secretário propõe que cada um tenha 5 minutos para expor sua pergunta, e respeitando este tempo teríamos 2 horas e 10 minutos de questionamento ou de busca de esclarecimento, então eu pediria que as pessoas que sintam que estão respondidas pelas anteriores que abram mão de repetir a pergunta para tenhamos tempo suficiente com boa disposição de todos para as respostas. Então vamos começar. As pessoas vão até o microfone, faremos os blocos das perguntas, eu já vou anunciando 5 pessoas para que fiquem em fila e possamos ganhar tempo, nós 2 microfones, o que estiver mais próximo de vocês, então vamos começar com a : Cristina Antunes, (intervenção do Secretário: é bom ficar claro o que nosso amigo do metrô colocou, as entidades que quiserem fazer um aprofundamento uma discussão mais detalhada podem procurá-los, marcar uma reunião e ir até lá, é claro que numa audiência pública com tantas pessoas inscritas, existe uma limitação as pessoas vão fazer os questionamentos, eles vão fazer os comentários e nós vamos passar ao outro bloco, e assim vamos adiante, quando a pessoa fizer um comentário pode ser que não se atenda a todo o seu questionamento, podem procurá-los depois, mais vamos respeitar os outros inscritos caso contrário, não poderemos chegar até o final ) Eduardo Moreira, e eu pediria que ficassem apostos Paulo Antonioli, Berta Gabriel, Marcia Vairoletti.



**Cristina Antunes:** Nós tivemos a apresentação previa lá no CADES, e alguns dos questionamentos que colocamos não foram suficientemente esclarecidos então algumas das questões que vamos protocolar, já foram colocadas e gostaríamos muito de ter a informação. Em primeiro lugar Sr. Secretario e integrantes da mesa temos que reinteirar o interesse da comunidade em que haja sim um sistema de transporte aqui nessa região para que não se corra o risco de se entender que vamos contra o transporte coletivo, absolutamente isso não acontece mais o que ocorre é que esta tipologia que esta sendo proposta realmente levanta muitos questionamentos em meio a população, estou falando especificamente ao longo ali da operação da Águas Espraiadas é a região onde a gente atua e isto tem sido discutido amplamente com os moradores não só a tipologia mais também parte do traçado faz muitos meses talvez mais de ano que a gente tenta junto a companhia do metrô informações sobre este processo então eu preciso destacar que infelizmente até a apresentação no CADES, nós não tínhamos nenhuma informação do traçado, só as informações vagas e imprecisas que estavam saindo nós jornais muito alarmantes inclusive, então a gente agrade-se que haja as informações e que q gente tenha todas as respostas a esses questionamentos. Em primeiro lugar a gente tem colocar a relação à lei de operação urbana, existe na própria lei de operação urbana da Águas Espraiadas, um projeto original do arquiteto Paulo Bastos que já previa um transporte coletivo expesso segregado articulado com transposições minuciosamente estudados e que daria exatamente este resultado de transporte rápido eficiente e confortável, moderno de alta qualidade que este projeto esta propondo, este projeto do arquiteto Paulo Bastos foi discutido exaustivamente com a comunidade, esse projeto que a comunidade escolheu foi discutido, foi alterado varias vezes e surpreendentemente a linha ouro esta ignorando este projeto, era um projeto no solo acompanhando o parque linear interligando os bairros, embora ele seja segregado ele não isola os bairros, então a questão é assim, porque o metrô altero esta proposta a revelia de uma lei, a lei de operação urbana esta vigente e uma lei pra ser alterada ter que ser substituída por outra lei, a questão é se foi aprovada alguma lei que revogue a lei de operação urbana Águas Espraiadas nós temos muitos membros vários membros da comunidade que fazem parte do conselho gestor da operação e não temos está noticia, outra questão que tem sido discutida amplamente é que em muitos centros urbanos essa tipologia de elevado tem sido abandonada, muitas cidades daqui também é divulgado em jornais, mais nós temos especialista que fizeram este levantamento a tipologia de transporte urbana elevada esta sendo abandonada por muitas cidades no mundo e substituídas por transportes subterrâneo ou por transporte no solo, então porque motivo na contra mão de que muitos outros países vem fazendo, que a gente agora vem propondo aqui em São Paulo que já uma cidade conturbada visualmente, ambientalmente, e em termos de adensamento construtivo porque agora neste momento esta sendo proposta pela companhia do metrô uma tipologia que afeta ambientalmente, e urbanisticamente todas as regiões lindeiras, todos os bairros lindeiros e que a maioria destas comunidades rejeita vigorosamente? Terceiro ocupação de áreas publicas debaixo dos viadutos constitui um problema permanente nas cidades administração municipal enfrenta isso continuamente qual é a medida que a companhia do metrô esta tomando para que este parque linear, que esta ai proposto nós baixos dos viadutos não corra este risco? E mais uma vez na apresentação do metrô foi solicitada ao metrô planilhas comparando os custos das três tipologias que foram primariamente preliminarmente analisadas pelo metrô como possibilidades infelizmente a resposta não trouxe valores só trouxe alguns critérios que na verdade são os mesmos que nós preocupam e nós não temos como comparar então permanece a



pergunta, quanto custa este sistema em comparação com ele no solo, ou com o transporte semi elevado como esta sendo feito em algumas questões, e com o transporte subterrâneo, o que a gente insiste secretário é que todo esse processo, é toda essa evolução toda essa EIA/RIMA que foi estudada, que demando meses talvez anos, dos técnicos não consulto a comunidade, e isso aqui vai na contra mão no discurso de participação e de transparência que a gente tem ouvido, mais não esta sendo praticado, pelo menos não neste caso a gente entende que é fundamental ampliar esta discussão antes que se andamento a este projeto obrigado.

**Eduardo Moreira diz:** Boa Noite eu sou Eduardo Moreira eu faço parte da CIRANDA, que é uma congregação de associações na região de Santo Amaro, e nós das associações lindeiras da operações urbana Águas Espraiadas viemos aqui respeitosamente ver a possibilidade uma terceira audiência pública na região da Águas Espraiadas porque nós estamos tendo uma audiência aqui no Morumbi que é o extremo do projeto, uma outra Audiência no Jabaquara que também é o outro extremo do projeto e o miolo do projeto que onde tem a operação urbana não esta tendo nenhuma audiência especificamente naquele local , então a gente quer ver se existe a possibilidade de uma terceira audiência que a gente entende que a população daquela região vai contribuir muito com esse projeto trazendo bastante subsídios, trazendo seus medos e suas inseguranças, e talvez ate contribuindo mais ainda porque realmente pra maioria da população e a gente das associações de moradores percebemos isso, porque convido mais é muito difícil de virmos ate aqui ou irmos ate o outro extremo, este é um pedido que gente faz, e re-inteirando o que a Cristina falo, aqui ninguém é contra o projeto, somos a favor do projeto, a gente quer um sistema de transporte coletivo, só que a gente não entende a motivação deste projeto aéreo, não faz sentido ainda mais na região da Águas Espraiadas, que foi projetada pra não ter cruzamento em nível , o Paulo Bastos já apresentou o projeto da transferência por cima, dos carros inclusive com passarelas exclusivas para pedestres , e a Águas Espraiadas esta completamente preparada pra um sistema de transporte em nível, então é isso ai mesmo que estamos querendo colocar, muito obrigado pela atenção de todos.

**Paulo Antoniol diz:** Boa noite, meu nome é Paulo Antoniol, eu gostaria de saber se eu posso ficar com o resto do tempo dele, que eu acho que vou ficar um pouco mais? Não. Evidentemente o que eu vou falar aqui não é fruto do meu pensamento pessoal, mais sim resultado de contato que nós temos como uma serie de entidades, e para nós o que fica é o seguinte; isto não é metrô, o metrô que se convencionalmente se entende aqui no Brasil, é o metrô sobre trilhos, na sua maior distancia percorrido é de forma subterrâneo, e alguns trechos elevados ta certo então, o que a gente entende esta sendo vendido, que será implantado um metrô na nossa região quanto na verdade não é metrô, é um sistema de transporte de baixa capacidade, que vai unir vias férreas do metrô que não pode ser usado como um argumento de adensamento, porque ele já nasce com sua capacidade quase que totalmente ocupada, existem outros aspectos também, porque nós vimos aqui uma serie de coisas eu acho que existem poucos técnicos aqui, como o papel aceita tudo a gente fica vendo este monte coisa e tal, e muitas vezes ficamos sem condições de argumentar porque não é técnico, mais como a gente tem perdido muito tempo em reuniões, a gente pode contra argumentar sim, na linha 4 lá tem também um problema de falta de demanda , e esta La sendo projetada a implantação operação urbana Butantã e tal, justamente para adensamento da área , para se atingir a taxa de ocupação que possa remunerar o investimento ,



eu também gostaria de perguntar o seguinte: os metrô mais antigos como o de Nova York , Paris, será que no tempo que foram implantados de modo subterrâneo , existia demanda para o que é hoje, como é hoje que todo mundo anda de metrô pra todo lado lá e atende perfeitamente quer dizer é uma coisa difícil de se entender, ta certo, existe também o aspecto de segurança, esta parte estou direcionando para exposição do técnico do DETRAN, o Sr. Ivan, o aspecto de segurança nós temos esta linha atendendo a um local que é crítico que é o estádio do Morumbi m, e que é um centro gerador de conflitos armados inclusive, então como esta colocada esta questão da segurança, vocês já imaginaram um conflito de torcidas antagônicas dentro desses trens, a 15 metros de altura será que os técnicos consideraram o estado psicótico, desses indivíduos que vão no campo pra matar pessoas e quando saem se matam, só porque torcem pra times diferentes, esse pessoal se encontrando dentro de trens inacessíveis que estarão a 15 metros de altura alguém será que penso nisto, outra coisa, não só a nossa cidade mais o nosso país infelizmente, nós não temos aqui uma cultura de respeito as leis infelizmente, então eu to imaginado numa situação de conflito esse sistema sendo atracado por vândalos atirando pedras, dando tiros, a nossa região precisa de transporte de metrô de verdade, eu chamo aqui a atenção do pessoal, que são nossos vizinhos de Paraisópolis, que eles estão sendo enganados, estão vendendo pra eles algo que falam que é metrô mais não é metrô a consulta que foi feita, os dados que estão no site do metrô, da planta de desapropriação, ela da por exemplo na avenida Águas Espraiadas que o trajeto em muitos casos é pelas laterais da avenida, e aqui foi colocado que todo ele será feito pelo canteiro central da avenida, são informações totalmente conflitantes ta certo, no caso da exposição do estudo ambiental eu gostaria de saber, porque já foi dado como aprovado, nós temos ai uma intervenção urbana que vai gerar uma cicatriz enorme, nós já temos o exemplo disso em São Paulo inclusive a prefeitura já cogitou ab derrubada a demolição do Minhocão, porque aquilo é um desastre urbanístico , que ninguém pode admitir como sendo algo bom , e esta querendo se construir algo muito parecido, e pelo jeito este aqui só vai ser o primeiro porque parece que se é um conceito e daqui pra frente vai vingar, porque é mais barato e tal, então nós vamos ter ai um viaduto de 17 ou 19 km, que na nossa opinião, vai acabar se tornando um abrigo para moradores de rua, porque nós temos experiência e eu vou citar aqui, quando é apresentado o projeto então nós temos tudo arborizado, tudo bonito parecendo um país super desenvolvido, acabo de inaugurar começa a morrer tudo, cada um aqui passa, utiliza todos os tuneis para transpor o Rio Pinheiros e vê a imundice que é tudo aquilo , é falta de iluminação, é infiltração de água, sujeira, quer dizer nós temos aqui a experiência no Brasil, de inauguro a obra e acabo, o metrô, é uma exceção dentro do metrô, mais aqui nós estamos implantando outro conceito, vocês estão querendo implantar um outro conceito.

**(Coordenadora Helena Magozo informa o termino do tempo do Paulo Antoniol, e pediu que a Marcia que ficasse a postos, após a Berta).**

**Berta Gabriel:** Eu represento a associação de moradores da Vila Cordeiro, que compreende o espaço entre a Av. Santo Amaro e a região da Marginal de Pinheiros, esse senhor que me antecedeu, ele realmente falou a verdade, eu sou o retrato desde que a operação urbana Águas Espraiadas foi implantada, com a construção daquela bela ponte o meu bairro e o dos vizinhos, somos assolados pela aquele transito, quando o pessoal quer passar a frente, ou então ser um corredor de passagem, isso é uma coisa que me assusta tremendamente que ate hoje de 2002



ate hoje depois de 8 anos, nós nunca fomos atendidos em nenhum impacto ambiental que houve ate hoje, então todos aquele bairros lindeiros 2-3 ou 4 não recebemos nada de bom , para a população de lá só recebeu transito, e mais essa invenção agora, que em vários países da Europa deixou de existir, só existe em parques turísticos, e não em áreas urbanas, então me assusta, eu vejo urbanistas falando que em seus países isso foi deixado de lado, e aqui no país como único, outra coisa eu estava observando aqui a apresentação, já que nunca pudemos ser recebidos pelo metrô, porque nunca, eu faço parte da CIRANDA, nunca recebemos, no grupo gestor nunca teve apresentação, no nosso bairro, imagine os senhores, a cada 4 quarteirões vai ter 2 estações, quer dizer já tem uma na Santo Amaro, e depois a 4 quarteirões que não são muito grandes, e ainda nem ta tão próximo da Av. Berrini, então o pessoal que vai descer La tem que andar mais uns 4 quarteirões, então eu pergunto, imagina toda Essa demanda será que La no meu pedaço, os 2 bairros o Brooklin novo e eu vamos ter tanta gente pra subir nessas 2 estações, eu queria fazer agora umas perguntas que eu deixei por escrito. Será que o metrô sabe que a prefeitura assumiu compromissos perante a Comissão de Valores Mobiliários de vender CEPAC, para arrecadar recursos para urbanizar os bairros, porque a operação urbana fala que vai requalificar, e cadê a requalificação ate agora nenhuma? Segunda, será que o metrô sabe que a prefeitura tem obrigações perante o mercado financeiro, a comunidade de moradores o Ministério Público, porque eu tenho um TAC, de executar as obras de urbanização com dinheiro das vendas de CEPAC , que não foi feito nada desde 2000 estamos lá sofrendo? Terceira questão, se a prefeitura não vender o CEPAC, para a falta de compradores, já que o metrô desapropriou desnecessariamente os terrenos que é como a prefeitura arrecadara dinheiro, para fazer as obras de urbanização do bairro, com as quais ela se comprometeu formalmente ao criar a operação urbana? E a ultima questão eu pergunto e deixo pra você, o que aconteceu com a operação urbana com a sociedade da Águas Espriadas, porque cada vez algumas coisas ta acontecendo menos se resolver?

**Marcia Vairoletti:** Boa noite a todos, meu nome é Marcia Vairoletti, eu represento a ASSEC Associação de Segurança e Cidadania do Morumbi, e mais 4 outras entidades, a SAVIA que é dos moradores da Vila Iná, o CONSEG do Morumbi , o Movimento Cidade Cidadã, e o Movimento Defesa São Paulo , nós teríamos aqui inúmeras referencias de falhas técnicas de planejamento e da própria apresentação que foi feito aqui do EIA/RIMA, mais a gente vai se ater a 2 delas, que eu considero capciosa e interessante, a primeira delas é a exclusão do trecho 1 que é, São Judas Congonhas, porque, no trecho 1 existe uma favela grudada na pista do metrô, e pra você fazer qualquer coisa ali você tem que ter um plano de remanejamento destas pessoas, que não parece ser muito diferente da nossa via Perimetral, mais eu falo um pouco mais a frente, segundo, eu não entendo como você pode construir uma muralha entorno do aeroporto de Congonhas equivalente a um edifício de 6 andares, pergunto ao secretario pelo nosso EIA/RIMA do aeroporto de Congonhas , existem uma serie de restrições, se a autoridade da aeronáutica vai colocar em risco a vida não só de quem ta em baixo, mais também ocupar um espaço aéreo que já esta ocupado pela aeronáutica, o segundo ponto que eu queria chamar, é esse trecho aqui da Paraisópolis ate a estação da linha 4, a base deste projeto como foi apresentada, tanto pelo representante do metrô como pelo WALM Engenharia, é a via Perimetral, essa via Perimetral não esta sendo executada, ela não começo a ser executada no seu primeiro trecho, que não faz parte do estudo, porque esta a cargo da Secretaria de Habitação, porque ela tem o projeto de reurbanização da Paraisópolis, então a via esta sendo projetada com 4 pistas, sendo que a



Perimetral que nós foi apresentada e aprovada no plano diretor ela devia prever no mínimo 3 pistas pra ir e 3 pra volta pra você ter hoje a opção de um corredor de ônibus, pra atender esses 4 km que esta sendo feito sobre nossas cabeças e não se pode fazer porque, porque já se começou a Perimetral então vocês vêem que existem falhas bastante capciosas, que não são apresentadas aqui, e esse projeto é totalmente inviável, economicamente, eu quero chamar a atenção de vocês para o seguinte, política pública urbana, ele é feita para todo cidadão, pobre, rico e remediado, certo e ela não pode ser usada como moeda de troca, em campanha política, e eu falo isso com bastante segurança o monotrilho termina na linha 4 do metrô, o que é a linha 4 do metrô hoje, ela esta sendo usada, como plataforma política, 3 eleições, não inaugura, o que você tem da linha 4, onde vai termina esse monotrilho, você tem inquéritos policiais, inquéritos criminais, processos por impropriedades administrativas, superfaturamento da obra, quem ta sofrendo, o pessoal que mora na região e todo mundo, todo mundo que esta morando naquele trecho afetado, não tem aquém se dirigir, e pra finalizar eu quero que vocês tenham uma certeza, aas pessoas que escolheram viver na cidade de São Paulo, tem dentro de si 3 princípios fundamentais, eles tem direitos, eles tem obrigações, e talvez o mais importante de todos é que tem direto há se manifestar e a opinar sobre qualquer projeto a realizado na cidade e que atendam as suas reais necessidades, e acima de tudo ele tem o direito de ser respeitado como cidadão, e é o que não vem tendo. Obrigado.

**Yara Toledo:** Audiência Pública 20/09/2010, aos presentes da mesa ao consorcio PLANSERV ENGEVICKIS, a Companhia Metropolitana de São Paulo, ao elaborador do EIA/IRIMA ambiental, a SPTRANS, eu tenho impressão, acho que ele não ta conseguindo, ao senhor Secretario do Verde e Meio Ambiente de São Paulo, Presidente do Conselho Municipal Meio Ambiente Sustentável CATS, de conformidade com o edital espero, que as colocações que aqui apresentarei, sejam subsídios de estudo da análise de estudo de impacto ambiental EIA, e atendidos, no final o documento será entregue a mesa para ser protocolado, prezadas autoridades competentes asseguradas pelo artigo 225 da constituição federativa do Brasil, de São Paulo onde todos tem o direito ao meio ambiente ecologicamente equilibrado, bem de uso comum do povo, essencial a sadia qualidade de vida impondo-se ao poder publico, a coletividade e o dever de defende-los e preservá-los para as presentes e futuras gerações, considerando subsidiar impactos de presença direta e indireta, atender o desenvolvimento conforme os direitos desta e das futuras gerações, dentro dos princípios éticos e ecológicos e respeito da lei de impacto de vizinhança, agir com justiça ressarcimento e a todos afetados neste projeto, considerando um exemplo apenas um exemplo, que vou citar, passagem da avenida Joules Rime ao lado do estádio Cicero Pompeu de Toledo, impacto de desconforto visual, degradação social e desvalorização dos imóveis, solicitamos ressarcimentos justos, pelo valor dos imóveis, e ou alternativa de estudo de novo traçado, desvio pela praça Alfredo Gomes, seguindo pela rua Erasmo Teixeira Assunção, fronteira com o Clube do Estado de São Paulo, uma área ociosa, semelhante a este modelo aqui, onde poderia ser construída aqui as pilastras, aqui não tem residência apenas área ociosa do próprio pátio do Clube do Estado de São Paulo, seguindo ali, ate a futura garagem que fica ali na frente do estádio, a alternativa subterrânea, que com as desapropriações e ressarcimentos, é uma alternativa bastante interessante economicamente, e a atual onerosa, alem da questão de segurança, muito bem colocada pela questão das torcidas e altura dos monotrilho, considerando em subsidiar em medidas compensatórias e mitigadoras, revitalização, preservação, paisagismo



dos corpos de água canalizado, e assim como os demais córregos, áreas de APPS não canalizados, de envolvimento com o projeto como um todo, e com certeza ajudara na limpeza das bacias de comprometimento, considerando áreas passíveis de alagamento, jamais utilizar piscinões, obras onerosas e verdadeiros lixões, subsidiar e condicionar em medidas mitigadoras e compensatórias, por alternativa de drenagens mais limpas, não onerosas com paisagismos, qualidade de vida, exemplo drenagem da praça Vinicius de Moraes, enfrente ao palácio, exemplo: qualquer um que vai correr, andar vão perceber que há drenagem muito bem feita, porque que não fazem este tipo de modelo, que vem com qualidade de vida, pois é exatamente por isso, fica muito barato, considerar reivindicações da sociedade CIRANDA, e estudo mais precisos da fauna de aves, conforme colocação da Vilma, do DEPAV, durante apresentação da metro na Secretaria do Verde e Meio Ambiente, no dia 30 de agosto de 2010, considerando a reportagem jornais, mídia em anexo, externa reivindicações da sociedade, subsidiar dando a devida importância ressarcindo com justiça os danos causados, e ou o novo estudo do traçado ficando a alternativa subterrânea, muito mais interessante e menos onerosa, **(Coordenadora Helena Magozo informa que acabou o tempo, e Yara concluirá)**, pelas razões e motivos supramencionados, objetivando assegurar desenvolvimento de conformidade destas e de futuras gerações, oferecendo-lhe ambiente salutar com ressarcimento a todos afetados, de impacto de influencia direta, e impacto de influencia indireta, e ou estudo de alternativa de conformidade as reivindicações de toda sociedade até hoje colocada aqui e em outras audiências, demais audiências, muito obrigado.

**Coordenadora Helena Magozo:** Agora vamos fechar o bloco para posicionamento da mesa, depois nós vamos para outro bloco das associações.

**Ivan Lubarino Picoli diz:** Bom vamos lá, a primeira questão das questões colocada pela Cristina Antunes, a primeira questão que eu acho importante ressaltar, que o projeto do Paulo Bastos, assim como dito, naquela reunião do CADES, a assim reafirmo é extremamente interessante, quando pensado somente no transporte público da Águas Espraiadas, ele não tinha conexões urbanas, que se ligavam ao sistema de rede metroferroviária, para atender esta conexão que mostramos inicialmente, 4 linhas metroviárias, corredores importantes de transporte público e a linha metropolitana da CPTM, esta simples condição, em que ele não transpõe o rio, já não o colocava em condição de carregamento necessária, a este atendimento da região sul – sudoeste, em termos de carregamento, então nós o jamais os descartamos, porem o nosso sistema metropolitano que esta alem desse eixo Jornalista Roberto Marinho, demanda um sistema com capacidade de atendimento muito maior que a der lá projetado, e é este que aqui esta exposto, atendendo plenamente a capacidade demandada na sua origem de projeto, também não podemos esquecer que existe um instrumento de mapeamento de fluxo da cidade chamado Origem Destino, pesquisa de Origem e Destino, que o metrô desenvolve desde a sua fundação, e que subsidia todos os estudos e tomadas de decisões para que essa cidade não pare, e é este estudo que esta subsidiando esta solução com toda esta necessidade plenamente atendida, com relação com ao projeto de aderência urbana a Av. Águas Espraiadas, nós não estamos fazendo nada que o município não esteja sabendo, baixio de elevado não existe, isto não é um elevado, é uma via elevada, uma via cuja as vigas não possuem conexão, não possui tabuleiro essa chuva permeia pra baixo, não existe elevado, infelizmente a nossa cidade cresceu pouco com sistemas de transportes eficiente e com qualidade, o paradigma que nós temos de um



sistema de metrô de 40 anos de idade, quando a sociedade disse que era um absurdo transportar pessoas debaixo da terra, e esse paradigma foi rompido, São Paulo já tem hoje já tem como sua cultura, o permeio de locomoção como o metrô, São Paulo com certeza após esta mudança paradigmática, com uma nova inserção, também vai adquirir uma nova cultura, uma cultura que nós temos como único paradigma em São Paulo, que é usado como exemplo constantemente, mais ninguém trás outro exemplo benéfico em relação a isto, nós estamos propondo uma relação benéfica, em vias elevadas e isto vai mostrar, que as colocações aqui feitas serão rompidas, a questão de ampliar a discussão concordo plenamente, a relação de custo foi solicitada lá no CADES, e quem comentou vai responder, isso não é da minha área, mais vamos levar novamente a uma resposta oficial, esta aqui anotado, faz jus a pergunta, bom vamos lá a questão também do sistema de monotrilho, tal qual esta proposto esse novo sistema de constituir metrô, engana-se interrompe um parque, muito pelo contrario, via segregada são vias que nem a vai leste – oeste, a linha 3 vermelha, um sistema com esta velocidade, com esta capacidade de transporte eu tenho sim que fazer muros que me restrinjam o passar de um lado ao outro do parque, esse sistema me libera o solo, pra uso de quem utiliza o solo, pessoas no caso de um parque, outro paradigma que São Paulo não tem infelizmente, bom com relação com a Ubaldo Moreira eu vou dar continuidade a coisas que são interligadas, **(Intervenção do Sr. Walter: só complementando esta resposta que foi mais especifica para senhora Cristina, e não tenha mais feita a questão do EIA/RIMA, e do licenciamento ambiental, só esclarecer que o processo do licenciamento ambiental, muitos aqui sabem e outro não, ele é feito por etapas e nós estamos na primeira delas onde o empreendedor não esta autorizado a executar absolutamente nada em termos de obra, e se o estudo for aprovado, obtêm-se a licença previa que ainda sim não da direto ao empreendedor de executar nenhuma obra, então por ser um projeto de engenharia, no caso engenharia ambiental, também desenvolvido por etapas, agregando novas informações, e entre elas todas as manifestações aqui apresentadas, isso é lei, tudo que for dito aqui, por isso que é gravado, tudo que foi dito, sugerido terá que ser anexado ao projeto de uma forma respondido, no caso especifico que a senhora colocou a não possibilidade de manifestação, a primeira dela é justamente essa e oficia, toda ou qualquer forma de manifestação que queira ser feita, nossos contatos nossos endereços estão ai, e mais especificamente ainda sobre o estudo de impacto ambiental, a senhora deve ter observado que existe um plano que eu fiz a comparação, um projeto de engenharia, um plano de comunicação social, ele é voltado especificamente pra promover este debate, pra dar resposta a todo ou qualquer duvida da população interessada, então era só isso pra complementar há senhora Marcia).** Bom Sr. Eduardo Moreira a colocação sua da terceira audiência publica, não nos compete, compete ao órgão que nós coloca a condição de quantas audiências nós temos que fazer, acho que nós temos que aguardar uma resposta, tanto quanto você, estamos disposto e a disposição. Paulo Antonioli, bom eu acho que você faz uma colocação extremamente forte, que isto não é metrô, eu nós meus poucos 23 anos de metrô, nesses últimos 6 anos que tomamos contato com esta nova tecnologia, 4 anos de uma intensa discussão interna de como aplicar esta nova tecnologia no metrô, trabalhando no metrô, com crachá do metrô, se isto não for metrô, eu não sei o que é metrô, assim por solicitação da mesa estou dando respostas as solicitações oficiais, baixa capacidade não existe pra este sistema, são 200 mil passageiros usuários por dia, o equivalente ao metrô de Washington, papel aceita tudo, como tudo que nasce em projeto, nasce da mente, da mente vai pro papel, e do papel a execução, e essa é a proposição da companhia, você mesmo disse a questão da qualidade do



metrô com relação as intervenções, estamos aqui com a proposição, de intervenção do metrô nesta região, com a qualidade que é reconhecida a 40 anos, a questão da segurança aproveito as suas palavras, o metrô é seguro, e continuara seguro, porque atende e sempre atenderá, em suas condições operacionais todas as legislações condicionantes em relação a isto, **(intervenção do secretario, pedindo respeito e silencio)**, bom eu só queria reforçar que esta linha ela faz parte de um processo de constituição de uma rede, metropolitana de transporte, metroferroviario, a onde esta relação de conexão vai se dar em outros estaremos para que a relação que temos hoje, de caminhos único ao centro adquiram possibilidades, alternativas, divisões de fluxo, isto previsto no projeto ITO2020, e que vem agora atender uma demanda já registrada, bom com relação a apresentação da Berta somos concordantes que a nossa intenção de constituir corredores verdes, é reforçar toda aquela ave flora apresentada, e muito mais que incentivar o transporte individual, nós estamos nós propondo a trazer um sistema, coerente, seguro e correto, de transporte publico, com relação com os parques urbanos, estamos propondo aqui mais um corredor verde que conecta os parques urbanos e não o contrario, eu acho que a Marcia colocou questões do EIA/RIMA, **(intervenção do secretario, pedindo respeito e silêncio)**, (Walter complementando o que o Ivan disse, a linha 17 apesar de ter o processo de licenciamento ambiental especifico, ela faz parte de um contexto maior, de uma rede de transporte, enquanto analisado individualmente, obvio não atendera interesses específicos, enquanto o atendimento de uma rede de transporte metropolitana, ela tem sua função especifica sim, facilmente entendido, ela pode de fato não atender interesses específicos, em relação a colocação da Sr. Marcia, eu gostaria de responder o seguinte, ela colocou em duvida a integridade da nossa equipe técnica, mais também do conteúdo abordado no EIA/RIMA, sugerindo que o trecho 1 possa eventualmente ter sido suprimido por alguma questão maior, então vamos dar o seguinte esclarecimento, e por isso na segunda tela da apresentação eu fiz questão de enfatizar, qual era o objetivo principal e especifico do processo de licenciamento, o trecho 1 da estação que originalmente ligaria da estação São Judas ate Congonhas, não esta sendo contemplado neste projeto, porque ele já foi contemplado num estudo ambiental, submetido a um processo de licenciamento através de um relatório ambiental preliminar, que é uma modalidade de um relatório ambiental idêntico com um EIA, e foi submetido na secretaria de Estado, junto a CETESB, agora a CETESB, naquela ocasião o estudo não foi adiante basicamente por 2 motivos, 1 de ordem mais técnica relacionado ao metrô, conclui-se que a demanda que ele iria atender ali, não seria viável técnica e economicamente para sua implantação, e para a questão ambiental aquele trecho insidia, em face ao aeroporto de Congonhas, que esta em fase de tombamento junto ao congresso, e uma das estações estava projetada lá, então num estudo ambiental ele contempla, e ele tem que atender uma serie, todo um arcabouço legal, e para aquele caso específico não era atendido um dos quesitos legais junto ao congresso, então por isso o trecho 1 Sr. Marcia não esta sendo contemplado neste estudo, não absolutamente da nossa parte qualquer intenção de enfim deixar algo subjetivo, bem a dona Marcia é essa, e em relação a dona lara vou aproveitar só respondendo a questão ambiental também ela comentou sobre uma serie de impactos que não foram detalhados, impactos visual, uma melhor apresentação com relação ao tema da ave fauna, garanto que estes 2 temas especificamente estão devidamente abordados no estudo de impacto ambiental, lembrando aquilo que eu disse no inicio da apresentação, que o EIA é consolidado com base num termo de referencia estabelecido pelo órgão ambiental licenciador, nós temos que seguir uma determinada diretriz estabelecida inicialmente pelo órgão ambiental licenciador, e



garanto também a dona Iara, e que por exemplo a questão dos processos de desapropriação, a Sr. deve ter visto na apresentação existe um programa específico, volto mencioná-lo como um projeto de engenharia específico, que na próxima etapa de licenciamento obrigatoriamente tem que ser detalhado ao nível de um projeto executivo, existe inclusive um programa de negociação, do processo de desapropriação dos imóveis afetados acompanhados por mais 2 sub programas, então a questão da desapropriação esta sendo abordada devidamente no estudo, e será com todo detalhamento necessário apresentado numa próxima etapa).

**Coordenadora Helena Magozo:** Agora vou nomear os 5 próximos escritos e pediria que eles ficassem apostos Arnaldo Francisco da Silva, da Sociedade de Amigos Unidos da Vila Ema, Gilson Rodrigues União dos Moradores de Paraisópolis, Jonas José da Silva, Conselho Gestor do Projeto Chance, Marilena France da Terra Saúde e Meio Ambiente, Emiliano Afonso, Sindicato dos Engenheiros do Estado de São Paulo, então vamos começar com o Arnaldo.

**Arnaldo Francisco:** Boa noite a mesa, parabéns nosso amigo Eduardo Jorge, pelo trabalho que ele se envolve pela Secretaria do Verde e Meio Ambiente, eu fico feliz de estar junto com ele nesse momento uma fase difícil, eu só venho fazer algumas colocações referentes ao impacto, a minha preocupação, como a cidade esta crescendo, e a população sempre crescendo, esses trilhos no caso o monotrilho, é movido a energia creio eu pergunto a mesa, como fica no caso de um apagão, como as vezes a gente vê no metrô, e a gente fica pendurado a 15m de altura, como fica este impacto, e a gente sabe que não há crescimento no setor de energia elétrica, e é uma dificuldade muito grande que nosso estado de São Paulo está passando, neste momento, outro fato também, é a respeito das colunas, nós temos colunas de aproximadamente de 15m de altura, e agora eu pergunto, e aquelas pessoas que dependem de cadeiras, o cadeirante, pra subir se tem algum elevador nas estações, que levam, 1 km de uma estação a outra? É essa minha pergunta, e gostaria de parabenizar a mesa pelo trabalho que vem sendo realizado, obrigado.

**Gilson Rodrigues:** Boa noite a todos, boa noite a mesa, queria demonstrar a minha satisfação em poder manifestar nossas opiniões, na construção de um projeto que seja melhor para o bairro, e convidar aqui nossos amigos a conhecer numa outra situação esse momento extraordinário que a gente esta vivendo aqui, aqui em Paraisópolis Sr. Secretário, nós estamos vivendo o maior programa de urbanização da América Latina 3000 apartamentos estão sendo construídos, TEC, AMA, CEU, uma série atividades da área de cultura da área de saúde, um grande momento para Paraisópolis, o trecho da tão sonhada avenida que a 43 anos, desde que foi criada Paraisópolis, sonhava em ter uma avenida para melhorar o trânsito, esse trecho que é responsabilidade da SEHAB que passa dentro de Paraisópolis já esta construído, esta pronto finalizado e a previsão de entrega ainda neste ano, e que prevê uma grande festa de entrega, que vai fazer com que as 2 comunidades possam se unir, e isso é bom para todos, me fizeram a seguinte pergunta quando eu cheguei aqui, vocês são contra ou são a favor do metrô? A nossa resposta é óbvia, nós somos a favor do metrô, porque esta luta do metrô é uma luta que vem a décadas, rolando por aqui, a quase 50 anos se prevê um metrô aqui na zona sul, e nunca o debate foi tão aprofundado quanto neste momento, então a briga pela avenida, a briga pelo metrô, é uma briga que deve unir as pessoas para buscar uma melhoria, esse metrô, ai a discussão vai se o metrô vai ser subterrâneo, se vai ser no monotrilho, o metrô subterrâneo que é o convencional a décadas estamos brigando para ele acontecer, e mais uma vez ele provavelmente, até ele sair do papel vai demorar cerca de



20 anos para sair do papel, essa é a realidade, já demoro 50 anos ate chegar neste momento, vai demorar mais 20 anos, o Morumbi, e o Paraisópolis, a medida que a economia cresce, as pessoas tem, mais dinheiro circula mais carro, centenas de condomínios novos chegando a nossa região, muitas vezes de forma inadequada colocando a questão do meio ambiente, sempre o meio ambiente, e a agente sente uma falta em relação a isso porque cada vez mais tem aumentado o numero de carros circulando, e cada vez mais condomínios estão vindo para nossa região, então nós queremos sim o metro subterrâneo, mais nós não abrimos mão da construção e de ter um meio de transporte que vai ajudar nossa região, Paraisópolis, Morumbi, Jardim Colombo, a melhorar seu transporte, seu transporte, público e de qualidade, essa construção vai demorar 3 anos para ser entregue o metrô subterrâneo se continuar nesse processo de articulação, e que todos nós possamos nós unir, ele demora no mínimo 20 anos, a nossa região não pode esperar mais 20 anos , quem não esta vivendo o caos que estamos vivendo, ainda mais com essas mudanças que tiveram passando esses caminhões por aqui, ta um caos insuportável esse metrô é urgente , é emergencial precisa ser feito, precisa ser resolvido, e a nossa luta pelo metrô subterrâneo tem que continuar , é obrigação de todos nos, porque não tem como sustentar mais essa situação, existia sempre um movimento aqui na nossa região, do movimento do contra e fazia com que a gente cria-se uma disputa entre nos, e que Paraisópolis fosse contra o Morumbi, e o Morumbi fosse contra Paraisópolis, nós estamos vivendo um momento de unificação das pessoas, Paraisópolis é Morumbi , já existiu muitas pessoas , um líder comunitário uma vez disse não existe um Morumbi bom ou uma Paraisópolis ruim, e isso agora é verdade agora é o momento de se unificar, precisamos desse metrô, neste momento e precisamos continuar esta luta para melhorar o transporte nesta região.

**Jonas José da Silva:** Eu quero desejar uma boa noite a todos, quero cumprimentar a mesa, e na pessoa do nosso Secretario Eduardo Jorge, no qual talvez ele não me conheça, mais já tive a oportunidade de estar em algumas audiências com ele, inclusive ali no centro empresarial , quero parabenizar o Poder Público, por essa apresentação, disposição minuciosa, sobre esta questão que gero muita discussão, em todos os bairros e regiões que envolvem este projeto, que para mim é um projeto para o futuro, para o futuro, porque o pra mim o futuro é hoje, ou seja se pensarmos no futuro, nós temos que projetar no dia de hoje, se pensar num futuro melhor, na necessidade de resolver problemas futuro da nossa população, é melhor nós projetarmos hoje, eu vejo que muitos se manifestam como desabafo, trazendo questões que não tem nenhum tipo de incentivo pra poder disser que esta obra não vai valer nada, eu acho que as pessoas no ponte de vista devem deixar o lado pessoal, o interesse particular e começar a observar, que a nossa cidade de São Paulo esta entre as maiores cidades do mundo, e que não há cidade maior, que não há uma grande metrópole, uma grande cidade no mundo que não haja a ação desses meios de transporte que são de qualidade, ágeis, e com velocidade para atender a necessidade da população, e quero assim pedir respeito a minha colocação porque não quero ofender ninguém, mais eu quero chamar atenção que se esta olhando para questões pessoais, mais se você olhar para o lado do povo, das pessoas que vão ser atendidas com um projeto desse, você vai ver que a coisa é bem alem do que sua cabeça assim esta pensando, o seu projeto esta ali feito, então parabéns ao poder publico, parabéns a todos que se preocuparam em explicar detalhadamente, tenho ouvido e visto por jornais, e tem ate um recorte no meu salão de cabeleireiros sobre o trajeto do metrô o governador esteve aqui também, o prefeito, e eu quero dizer também que eu



manifesto assim essa palavra não sei muito acha ser de apoio ao poder publico, mais eu agradeço essa audiência pública, porque o caminho é por ai, da democracia, das exposições de pensamento, de tudo que a pessoa possa pensar, é vindo aqui como estamos aqui nessa noite, pra poder falar sobre estas coisas que são relevantes e importantes para todos e termos assim um esclarecimento melhor, e também quero agradecer o Gilson que se preocupo em representar as pessoas de Paraisópolis, e que cada um que tem seu representante, eu acho que errado é forma um grupinho e ficar com platéia, isso aqui não é lugar de platéia, isso aqui é um lugar de expor suas opiniões e ser respeitado na sua devida colocação, eu quero assim falar sem querer tomar muito tempo, eu vejo assim nessa questão do metrô a necessidade de integração de bairros, de regiões, o metrô é uma das coisas mais maravilhosas que tem para fazer a integração de regiões distantes da nossa cidade, vejo também o atendimento da demanda, rapidamente vou terminar, a demanda dos trabalhadores se locomoverem com mais facilidade, todos nós somos trabalhadores, também vejo a questão do meio ambiente, quando há o metrô, o carro fica em casa se o metrô, se o metrô é um transporte de ágil de qualidade, vejo também a questão da emissão de poluente, então eu vejo tudo isso o descongestionamento, e peço que a prefeitura esteja junto com o estado, com as empresas para oferecer tudo de melhor para a população, muito obrigado.

**Marilena France:** Bom eu queria em primeiro lugar agradecer as pessoas que falaram, deste microfone ou daquele, eu pensei que a gente estava mais isolado do que tava, não é verdade, é um absurdo tão grande é um desassossego diário o quanto imaginar e projetar o quanto de qualidade de vida que vai cair em todos os bairros que ira passar esse malfadado monotrilho assim denominado enganosamente metrô, ele não é o metrô, e nós queremos o metrô, o metrô é a solução, então eu queria só pra não ocupar o tempo de vocês que vocês pudessem escrever o endereço da associação de vocês, eu passo o meu, porque só há uma solução para isso, a gente fazer uma união e uma parede contra esse absurdo, porque o poder público esta fazendo de cima pra baixo, o que ele acha que é a solução, em desrespeito total a nossa qualidade de vida a beleza do nossos bairros, a tranqüilidade de quem veio aqui amassar barro, fez a sua casa vai ser degradada por este absurdo abandonado no mundo inteiro, é sou isso que peço união.

**Emiliano Afonso:** Boa noite a todos, eu sou engenheiro e faço parte do sindicato tecnológico do Sindicato de Engenheiros do Estado de São Paulo, fui ate ano passado coordenador do grupo de transporte metropolitano do CREA-SP e eu assessoro tecnicamente na área de transporte o conselho das cidades, a convite dos membros das pessoas, agora uma das razoes básicas que estou aqui, e alem de tudo isso, é que eu sou morador do Morumbi, moro no Morumbi a mais de 20 anos, e o sistema que esta sendo implantado, ele vai circular no nosso bairro, durante todo esse tempo que eu morei aqui, não sou uma pessoa alienada fiz parte de uma serie de associações, participei dos planos diretores da prefeitura, na época da Prefeita Marta, e eu venho aqui que em primeiro ponto achar importante que nós venhamos a receber na cidade de São Pulo um sistema de media capacidade, um sistema de media capacidade, com uma operação muito próxima, em termo de eficiência, de aceleração, de frenagem, o metrô nosso aqui de São Paulo, e graças a ele vai ser possível o atendimento as demandas mais baixas como a da nossa região, eu ate brinco eu moro aqui e gosto do nosso bairro, brigo por ele, e tem varias pessoas aqui que me conhecem, e o que é que eu vejo que a cada ano que passa eu moro mais longe do local onde eu



trabalho, o trânsito aqui é caótico, a cada dia pior, as nossas ruas são estreitas, nós verificamos aqui na Vila Andrade o aumento de construção de edificações, tem mais gente morando em apartamentos do que em casas nas regiões do Morumbi, o adensamento de todas as áreas, inclusive das áreas faveladas e o trânsito caótico, a pergunta que eu faço a mesa, é nós deveríamos estar pensando em um meio de transporte desde o momento que você sai da sua casa até seu destino final, seja a escola, seja o seu trabalho, de que modo vocês estão imaginando uma integração desse meio de transporte, com o transporte individual, seja ele carro, moto, ou até mesmo a bicicleta, e quer lembrar uma coisa que é um sistema que não existe fora, que é um sistema antigo, o que nós poderíamos verificar, esse sistema existe nos EUA, e não é sistema que tem muito tempo, tem sistema com 20 anos, tem sistema que foi inaugurado há quase 2 anos, ele tem um sistema, Las Vegas por exemplo, é um sistema que tem em Sidney, que tem no Japão, e é um sistema que tem na China, eu agradeço e só gostaria de ver essa questão da integração maior com o transporte individual.

**Isabel Fay:** Boa noite a todos eu vou procurar ser muito rápida, eu sou moradora do Morumbi há 40 anos, e no Jardim Vitória Régia há mais 20 anos, o que a gente sente morando aqui, que enquanto eu disponibilizava meia hora de transporte, hoje em dia 1 hora é insuficiente, a região do Morumbi está totalmente travada, a gente sente que na hora que consegue atravessar o rio um alívio porque o trânsito do centro expandido é muito melhor que o nosso, o Jardim Vitória Régia é uma associação com mais de 20 anos, nós sempre participamos de forma ativa de tudo no bairro, na comunidade participamos do plano diretor, apoiamos a iniciativa do Dr. Roberto Fonseca da av. Perimetral, que agora tá saindo e nós queríamos manifestar o nosso apoio, porque é um sistema de média capacidade, eu tive a oportunidade de estudar o relatório de impacto ambiental, eu tive oportunidade de viajar, eu fui à China, a Shon Kim, maior região metropolitana do mundo, lá eles usam esse meio de transporte, funciona e é bom, fui à Dubai andei no metrô é impressionantemente silencioso, passa por uma região de alto poder aquisitivo, de casas e você não interfere com essas áreas, então a associação dos moradores do Jardim Vitória Régia manifesta aqui seu apoio, parabeniza o poder público e além disso, a gente se sente tranquilo que isso vai ser operado pelo metrô, que é um sinônimo de qualidade.  
**(Coordenadora Helena Magozo pede que a mesa se manifeste)**

**Ivan Lubarino:** Respondendo ao Arnaldo o sistema é alimentação elétrica, o sistema do metrô possui sistema de alimentação independente da cidade, nós temos um sistema interligado por todas as linhas, então quando ocorre a queda de uma linha a outra é suprida em parte da outra linha justamente porque quando há essa relação na cidade de queda de energia, justamente é nesse momento que a cidade mais precisa se deslocar, então nós temos a alimentação totalmente independente da cidade, em relação à acessibilidade eu já havia exposto inicialmente e reafirmo todos estes espaços dessas estações são plenamente acessíveis, e atendem todas as legislações de acessibilidade, com elevadores e escadas rolantes, e esses elementos estarão disponíveis para uso independente de quem usa o sistema, simplesmente se alguém quiser atravessar a rua, é de uso público, a questão da segurança nós temos 4 módulos de segurança, que é convencional a qualquer sistema de metrô, o primeiro é um carro empurrando outro, o segundo é um carro puxando o outro, o outro é um carro emparelhando no outro, e colocando uma passarela para que as pessoas sejam deslocadas, e em um quarto nível é uma passagem de emergência dentro



do sistema, ao longo da linha, então a questão de segurança plenamente atendido e ainda considerando que todos nossos projetos são provados em todas as estâncias municipais e estaduais competentes a questão, colaborando com o que o José da Silva falou, e o Gilson Rodrigues, a intenção dessa linha é disponibilizar acesso a cidade, disponibilizar acesso a toda a cidade por outros caminhos não existentes hoje, se conectando a rede, ao sistema metropolitano, em forma de rede, respondendo novamente que não é metrô, sim isso é metrô, Tóquio, Osaka, China são regiões metropolitanas altamente adensadas, a questão de integração com outros modos todas as estações são supridas por bicicletários, os estacionamento estão sendo discutidos junto a CET junto aos locais mais adequados, para captação desse sistema individual de transporte, e colocação delas no sistema de transporte público, e com relação ao sistema de transporte de ônibus, eu mostrei que estamos conectando as principais eixos de conexão, aonde as principais linhas chegam ao centro, **(Walter Sérgio complementando: de forma geral o que nós observamos foram manifestações, de diferentes pessoas, diferentes classes sociais, moradores de diferentes regiões mais me parece que todos, com problemas quase único, relacionados a mobilidade, dentro de uma região metropolitana, então desde da Sr. Marcia o Gilson, todos se referiram a questão da mobilidade e interessante uma reportagem que saiu sexta feira desta questão em especial, mostra que 76% dos paulistanos trocariam seus carros caso houvesse disponível um sistema de transporte eficiente, esta população se deixa-se seu carro na garagem corresponde a 1 milhão e 500 mil veículos caso se tenha um transporte adequado, vamos voltar um pouquinho na apresentação na segunda ou na terceira tela, agente falo sobre a justificativa da implantação da linha 17, nós então nós reportamos aos planos integrados, é o PITU, na sua versão 2020, elaborado em 1999, nós estamos então a mais de 10 anos ainda, com regiões praticamente desprovidas de transporte integrado, e que de uma forma geral já se reflete, volto a repetir, independente do morador do Morumbi ou do Paraisópolis, confirmando então a questão sócio – ambiental e os ganhos que a gente teria se uma linha fosse implantada em troca dos carros também um dado fornecido pela fundação Getúlio Vargas, que o paulistano gasta, hoje em média 2 horas e 42 minutos em deslocamento, isso é perda de hora de lazer de convívio com família, e outras perdas, confirmando aqueles números que a gente mostro especificamente com a linha do metrô, linha 17, onde a gente mensuro, mostro um número de ganhos, ou melhor de perda, é dinheiro nosso, que vai pro ralo, a linha 17 sendo implantada permitira uma economia de 360 milhões ano, esse dado da fundação Getúlio Vargas, mostra que uma adequação total da rede de transporte e um melhor atendimento poderá permitir, um ganho uma economia de 33 bilhões de reais, caso essas adequações fossem feitas, então na minha opinião, nós estamos com o PITU discutindo 1997, e nós continuamos, o Sr, eu e todos nós, sofrendo do mesmo mau, mobilidade, eu então concordo com o Sr, pra não falar burrice, seria não inteligente do gestor público, seja da gente como população, que é não dar apoio a um sistema de transporte que venha a atender esta necessidade que esta mais que explicita, complementarmente outro dado que é interessante, que as vezes a gente só houve na televisão e não se dá a devida importância, até quarta feira dia 22 agora se promove a semana da mobilidade e está na quarta ou quinta versão, e é feita uma “brincadeira”, onde vários modos de transporte são comparados para percorrer uma determinada distância 14km, tem tudo a ver e a mobilidade afeta o Sr. e eu tenho certeza absoluta, então pra se percorrer de 14 km da Luiz Carlos Berrine, até a prefeitura, utilizando vários meios de transporte, carro, moto, a pé, de ônibus, e o dado interessante que esse trajeto feito pelo carro leva 1 hora 1 minuto e**



**50 segundos, e a pé levo 1 hora 2 minutos e 56 segundos , e estamos todos caindo numa realidade de ficarmos todos vestido como aquele senhor, com cara de palhaço com belíssimos carros na garagem, expostos como quadro, porque nós vamos ter que andar a pé, então de forma geral, demonstrado, de fato, fica de fato demonstrado a importância de mais um meio de transporte eficiente, adequado, interligado a rede metropolitana)**

**Coordenadora Helena Magozo:** Agora então Antonio Cunha e depois, Juliana Gonçalves, da Associação das Mulheres de Paraisópolis, e o Roberto Holleopel , e o Alberto Singer.

**Antonio Cunha:** Boa noite meu nome é Antonio Cunha, eu sou do Movimento de Moradores do Campo Belo, o bairro do Campo Belo para quem não sabe fica do outro lado do aeroporto, é bairro prostituta da gigolô da operação urbana Águas Espraiadas, e é o quarto de despejo do aeroporto, eu estou aqui para partilhar com vocês de um detalhe da minha intimidade, como estou endividado até o cabelo, até a raiz do cabelo eu não durmo mais, mas eu não desperdiço meu tempo a rebolar na cama, nas madrugadas insônias, eu pratico uma atividade útil chamada medida bundagem peripatética , no que consiste a medita bundagem peripatética , eu deambulo pelas ruas desertas de meu bairro, pensando nos problemas da humanidade, e nesse ínterim, um dia desses me ocorreu, uma questão absolutamente surpreendente e sugenizes , que eu gostaria de compartilhar com vocês, através de 2 perguntas, a primeira é bem objetiva, o que aconteceria se nós não implantássemos a variante caixa alta que ligara a estação São Judas, ao aeroporto de Congonhas, a elite caixa alta deixara de voar nos aviões que voavam, deixara ou não? Segundo porque e se a gente aplicar esse dinheiro nessa variante caixa alta, porque o que aconteceria, se nós aplicarmos este dinheiro na construção do corredor de ônibus caixa baixa, que liga toda região central a região sul, através do eixo norte – sul, que vai de Santana até Parelheiros, o que tem 30 mil caixas altas de tão especial assim, que tem o direito de suplantar a necessidade de 1 milhão e 500 mil coitados que se esborracham , neste corredor norte – sul e que vão continuar a se esborrachar? Terceiro vocês sabem que a VASP, isto é Vomita Aqui Seu Porco foi a falência, e lá existe uma imensa quantidade de equipamentos sucateados, eu sugiro que usem as escadas de acesso aos aviões para disporem ao longo do trecho desse monotrilha , porque assim quando pegar fogo, elas já estão lá colocadas no seu devido lugar e é só a gente manobrar, e se não der a gente emenda uma com a outra e salva quem der, e com relação aquilo que o cidadão falo sobre as torcidas organizadas, essa coisa tão linda e maravilhosa que a gente tanto admira, não tem importância agora vão ser transportados em caminhões do Exército, eu já to sabendo disso, e por ultimo eu gostaria de pedir uma salva de palmas, bem carinhosa e bem sincera, a máfia das empreiteiras que dão belos exemplos, deu na construção do amanhã, do amanhecer do amanhã do “*porvinho*” do Brasil “*varonir*”, por favor uma salva de palmas a máfia das empreiteiras. Muito obrigado.

**Juliana Gonçalves:** Boa noite a todos, boa noite a mesa, Sr. Secretário, meu nome é Juliana sou presidente da Associação das Mulheres de Paraisópolis, e hoje nesse debate aqui, essa audiências pública de extrema importância pra toda essa região que esta sendo discutida, pra que a gente possa realmente dar sugestões, e pensar de uma forma correta, de como a gente precisa agir, e de como a gente precisa trabalhar, para que todos possam ser beneficiados, eu tenho um exemplo que lá em Paraisópolis a gente tem a dificuldade, imensa em varias questões desde a área da saúde até a área deste setor de transporte público, e a comunidade vive em constantes



lutas para que as coisas possam ser melhoradas , para que as coisas possam ser de fato, para população, eu acho que foi levantada uma demanda e é uma demanda assim total da população, assim da população que hoje tem dificuldade pra se locomover, nós somos a favor a questão do metrô, e da questão dessa constante luta a gente, e é isso que a gente tem que encabeçar daqui para frente, a gente ta na luta da construção do Hospital Geral de Paraisópolis, é um exemplo, ai as pessoas colocam o tempo inteiro, não tem isso, não tem aquilo, e o que vai faltar, o que precisa ter, então fica nessa discussão, mais as sugestões não aparecem, a gente precisa sugerir mais, porque infelizmente a gente fica colocando que a segurança vai esta de uma certa forma, é esse sistema não funciona, mais ate então a gente precisa aqui falar para o secretario, qual a melhor forma para que os moradores, para que toda região possa ser beneficiada, então vai ser uma constante luta, então como o Gilson coloco pra gente vai ser muito importante ter o monorail, mais que a gente não descansa enquanto não houver o metrô de qualidade, porque isso vai dar acesso vai facilitar muito, 5 horas da manhã eu vou completa o convite do Gilson, pra que possam fazer uma visita a comunidade, eu acho que esse seria um bom horário porque as lotações vão parecendo uma lata de sardinha, então é assim os moradores é assim aquela agonia para não se perder o horário, porque chega em casa, e eu acho que aqui tem bastante funcionários nas suas casas que são de Paraisópolis e que as vezes chegam atrasados, ou ate por morar próximo da pra ir a pé e tal, mais a maioria hoje trabalha na região do centro , numa região mais distante e tem essa dificuldade, do acesso ate seu local de trabalho, então eu acho que como o Jonas coloco aqui, a gente não pode muito coloca essa questão, mais voltada pra si mais pro nosso umbigo, porque agora a gente tem que sugeri, a gente vem apontando, mais agora a gente precisa sugeri qual é a melhor forma, de tratar essa demanda porque essa demanda existe , e como o Gilson coloco essa questão da especulação imobiliária, ninguém se incomoda quando vai desmata um monte de espécies de vegetação, pra construir um imóvel, ou outras coisas então, uma concessionária, ou o que quer que seja, então a gente precisa realmente discutir isso, então eu agradeço é uma constante luta, então a gente vai briga pra que tenha, vai briga pela segurança, briga pelo atendimento e as demais coisas, obrigado e boa noite.

**Roberto Holleopol:** Boa noite eu sou morador da Senador Otavio Mangabeira, uma das ruas atingidas pelo o programa de desapropriações, deste projeto , que infelizmente ao contrario o que tem informado os membros da mesa, ele não foi realmente discutido com a comunidade, não foi ventilado publicamente ele fico escondido muito tempo porque a muito tempo se esta trabalhando nesse projeto pelo detalhamento que a gente vê ele começo a ser conhecida a menos de 1 ano, se a intenção desse ramal e a ligação do Jabaquara com a linha amarela que atravessa o rio Pinheiros e segue pela Francisco Morato, ate a vila Sonia o único caminho racional a seguir seria continuar ao longo da Marginal pra encontrar a linha amarela na ponte Euzébio Matoso, na pior das hipótese podíamos imaginar um caminho seguindo pela Marginal ate a João dias e chegando a linha amarela pela Giovanni Gronchi, João Saad, isso é como em qualquer lugar no mundo os grandes sistema de transporte de pessoas deve circular por vias totalmente comerciais de grande movimento, mais não o projeto faz uma volta, atravessa o rio, desce ate o Panamby para então subir o morro ate o Paraisópolis, desce novamente para cruzar a Flávio Mourano, e seguir pela Otavio Mangabeira e seguir ate o estádio , e a João Saad até a Morato, isso é projeta-se uma verdadeira agressão a 3 áreas sumamente residenciais, Panamby, a fazenda Morumbi, e a região da Saad, com extensas desapropriações, destruição de dezenas de



residências e dilapidação de toda essa área residencial, para que, e isso é um custo extremamente elevado, em termos financeiros, urbanos e ambientais, sabemos que a previsão de habitante que circularão por esta via, é relativamente baixa para justificar economicamente o sistema, sabemos também que não existe uma demanda efetiva entre Jabaquara e vila Sonia, também sabemos que a necessidade de transporte da população de Paraisópolis não é para vila Sonia, entre tanto somos contemplados com projeto que não sabemos de onde saiu, uma vez que não aparece em planos anteriores de expansão do metrô, então isso na verdade parece ser uma oportunidade de negócios, para empreiteiros e fabricantes de monotrinhos, e pelo seu detalhamento, é possível entender que algumas empresas empreiteiras vem trabalhando nele em conjunto com a prefeitura, a muito tempo sem que a população tive-se conhecimento do projeto a prefeitura contrariando a informação sobre as cidades que tem monotrilha, é Chicago que foi construído a mais de 80 anos, que circula só dentro do centro comercial da cidade e não residencial e o outro que conheço é o da Disney, mais a lá não é uma cidade, se compareceu ser a motivação da época foi a necessidade de um meio de transporte superior a ônibus e não interesses eleitoreiros, pra atender um suposto volume de torcedores esta necessidade não existe mais, e esta urgência esta inteiramente superado, todos conhecemos todos grandes danos urbanos e ambientais causados pelo Minhocão da avenida São João, a ponto de conforme hoje já ventilada ter sido contemplada a sua explosão, pela prefeitura, agora a prefeitura quer implantar 3 Minhocões pela cidade, não basta 1, como morador de boa fé bairros concebidos e aprovados como residenciais sentimos agredidos pela prefeitura, pelo metrô, e pelo governo do estado, rogamos que seja revisto o plano e seja colocada outras alternativas menos destruidoras, gostaríamos saber que instrumentos legais e autorizações e planos aprovados pela câmara municipal, e assembleia, se baseia esse lamentável projeto, para que possamos apresentar judicialmente nossa posição obrigado.

**Coordenadora Helena Magozo:** Alberto Singer, depois José Orlando, e Carlos Corbett e Marcos Viana.

**Alberto Singer:** Boa noite eu vou ser muito breve, muito mesmo, eu queria saber quem contrato a empresa Walm ambiental, quem foi que contrato, isso é uma pergunta ok, outra pergunta ou mais uma constatação, se falo aqui em individuo arbóreos, eu queria saber sobre os indivíduos humanos essa é a pergunta.

**José Orlando:** Boa noite para quem não me conhece eu sou José Orlando sou engenheiro da operação Águas Espraiadas, que vai facilitar o metrô vai passar por cima, eu queria explicar para vocês uma coisa que o Sr. Walter falou isso que ele mostrou estudo de impacto ambiental tem que ser aprovado, ta? Eu gostaria de deixar uma coisa clara pra vocês isso é um estudo pago, regimento pago até hoje em 54 anos da minha vida, eu nunca vi um estudo de impacto ambiental falar olha o metrô me contratou e não da para fazer o metrô, o estudo ele é pago para embasar as falhas de projeto, outra coisa que eu queria deixar muito claro para vocês da mesa, Sr. Ivan eu estou falando com o Senhor eu queria deixar claro que o problema de transporte na cidade é falta de planejamento, o nosso metrô quando foi feito em 1970 lá na Jabaquara ele era para ser suprido pelas linhas de ônibus, e até hoje as linhas de ônibus passa por cima dela, outra coisa o senhor podia suprir a linha amarela com ônibus com corredor de ônibus, outra coisa o índice que o Sr. colocou aqui, rapidamente eu tenho um monte de dados que estão errados, o



IPECAPSO , que o Sr. mostrou é para metrô, não pra VLT, ta então o Sr. ta manipulando o dado, eu queria deixar claro para vocês que o estudo de impacto ambiental, ele vai ser dado uma LAP, o Sr. Jorge sabe a Sra. Helena sabe, essa LAP chama-se licença ambiental previa, essa licença é dada com algumas condicionantes, ai o metrô vai e arruma as condicionantes , ai é dada a licença ambiental de instalação LAI, existe na Águas Espraiadas, uma licença previa de 2003 a LAP 17/2003 com 14 itens que ate hoje não foram cumpridos, nós estamos em 2010 e ate hoje não foram cumpridos, então gente isso daqui me desculpa , é a segunda audiência pública que estou participando na minha vida de engenheiro, mais isso chama-se engana trouxa, sabe porque isso chama-se engana trouxa, sabe porque tudo que falarmos aqui não vai ser analisado, porque o estudo já esta pronto, então vocês podem se reunir em 1000 pessoas e as mil falarem, daqui 2 ou 3 meses o estudo não vai contemplar nada do que foi falado aqui, o projeto não vai ser modificado, as atenuantes que o Sr. Walter falou, é o seguinte eu vou montar um grupo técnico pra dar resposta, ai você vai falar com o grupo técnico, você pega um engenheiro amigo meu, prepotente de nariz levantado e ele vai te fala, o que você é pra eu te responder, você não é engenheiro, é assim que ele vai te responder, então minha gente isso daqui como todas as audiências publicas infelizmente, que elas deveriam ser feitas para embasar o projeto , o projeto esta pronto minha gente, o que quer dizer isso, vocês podem falar o que vocês quiserem aqui, o projeto não vai ser modificado, sabe por que, porque existe uma coisa que manda no mundo, chama-se dinheiro, esse é um projeto feito por o que, não adianta levanta a placa pra mim, esse é projeto feito por empreiteira. Obrigado.

**Carlos Corbett:** Bem eu sou só um orador não represento nenhuma associação e na realidade, as apresentações foram apresentações mau direcionadas ao esclarecimento, conforme vocês mesmo disseram o papel aceita tudo e as imagens muito mais, porque você pode mexer a vontade do que você quer mostrar, na verdade quem mostro imagens foi aquela moça ali que mostro como é que fica debaixo do Minhocão, como é que fica uma situação de uma cidade real sobre a gente, outra senhora também apresento , dizendo que conhece monorail de Dubai, China, e eu também conheço, só que esses monorails eles fizeram a parte de plano de construção da cidade, tanto Dubai, China, não foram construído encima do que esta ali, essa que é a diferença, que nós não temos o direito de entupi a cidade com uma posição técnica que não é a melhor que agride o que já existe quando já existe uma opção perfeita para utilização, ninguém questiono por isso eu falei que você estava enchendo lingüiça, ninguém questiono a necessidade de integração do sistema de transporte, a integração de toda a cidade através dos bairros, nós só questionamos que monorail não é a melhor opção, porque ele vai ser construída ali encima daquilo que vocês estão vendo, atravessando os bairros que estão formados que as pessoas moram, quer as pessoas construíram, é um desrespeito a cidadania dos moradores, mesmo para Paraisópolis que as pessoas necessitam , eu concordo aqui com a líder de Paraisópolis que diz que nós precisamos ver o pessoal sair as 5 horas da manha, eu vejo o pessoal a 5 horas da manha entupindo as piraças, porque nem ônibus tem, a solução é metrô, se chamam de metrô, faz metrô, não fica soltando pra Paraisópolis que vão ter metrô, quando não é metrô, então isso também é enganoso, outra coisa, no estudo ambiental quando você apresento as partes positivas e negativas, as partes positivas não tinham correlação com os problemas que você mesmo apresento, então você elenco uma serie de coisas positivas que todos nós concordamos, e elenco uma serie de outras negativas que todos nós discordamos, mais elas não se correlacionam



quando você tenta colocar que elas se correlacionam, então isso não é verdade, então vamos fazer o jogo da verdade, quer dizer, existe a necessidade, existe ninguém aqui duvida, existe uma solução que é a solução adequada, que emenda com a linha 4 que dá a volta na cidade, pro lado que vocês quiserem, agora essa coisa de que encima daquilo ali construir uma coisa e dizer que em Dubai foi construído com isso planejado, quem conhece sabe que é assim, aqui não, vocês estão desmontando uma estrutura da cidade, agredindo uma estrutura da cidade, agredindo moradores, agredindo todo um esforço de uma comunidade, não só a comunidade do Morumbi, mais a comunidade do Paraisópolis, que está sendo enganada, isso realmente pra eles é do jeito que tá, qualquer coisa é melhor que do jeito que tá, mais a melhor solução é o metrô, faz o metrô direito, agora não fica sabe, vai passar correndo pra pessoa não perceber, faz correlações, e eles levantaram muito bem alias quem faz estudo de impacto ambiental são empresas independentes, nós aqui vemos o estudo cheio de louro do estado do metrô e etc, cadê a independência, cabe ao estado julgar-se que o estudo que vocês fizeram foi próprio e determinar as condicionantes que fossem impostas ao projeto e aqui não, foi um acordo de amigos, que vocês deixam claro, enche de lobo, então o estado tá ligado, então o que nós precisamos é fazer o metrô mesmo, concordo com vocês, mais o metrô verdadeiro e não essa coisa que vocês estão querendo fazer.

**Marcos Viana:** Boa noite a todos. Meu nome é Marcos Viana, eu também sou morador da Otavio Mangabeira, na verdade compartilho dessas palavras também, eu também acho que um absurdo a gente montar um metrô por cima da cidade, é difícil entender motivações pra isso, mais esse assunto já foi colocado aqui amplamente pelos colegas, eu queria fazer algumas perguntas mais de caráter mais pratico, porque aqui a gente passa 2 ou 3 horas vendo um monte de detalhe técnico, que eu não sei se é o grande interesse de quem tá aqui, o meu é mais de ver o que vai impactar, na nossa vida se uma atrocidade dessa for pra frente, as casas ali da Otavio Mangabeira e de todo o trajeto que não forem desapropriada que estão na linha do metrô, o que acontece com essas casas, vão ficar 3 anos lá que é a previsão, mais vamos colocar 5, como é que fica a vida da população com essa obra, como é que fica quando você descobre que a sua casa teve danos estruturais, é a parede rachada, como é que fica sua privacidade quando a linha passar por cima do teu jardim, porque esse trajeto é essa coisa louca, ele descreveu muito bem, eu sou carioca, eu não conheço os detalhes das ruas, mais porque esse trajeto, passa por lugares que são tão residenciais ao invés de passar pelos lugares de fluxo, da onde que vem isso, como que isso vai impactar na nossa vida, eu acho que essas explicações técnicas são interessantes, mais a gente não consegue ver o que realmente interessa no nosso dia à dia, eu gostaria que vocês explorassem isso, e gostaria que nas próximas audiências publicas eu gostaria que a mecânica das perguntas fossem mais de debate, porque eu ouvi um monte de perguntas aqui que não foram respondidas, e ai a pessoa faz a pergunta e dá por respondido e ai a gente fica aqui insatisfeito sem saber o que aquilo ali respondeu da nossa pergunta, quantas perguntas aqui que eu não consegui entender a resposta, na verdade eu não consegui ver como aquilo ali respondeu a pergunta, então eu acho que esse processo como um todo ele tá sendo mal conduzido, se a gente fala do ponto de vista de um debate publico, cadê o debate, a gente faz uma pergunta, passa-se um tempo, alguém finge que responde, e a gente sai com as mesmas duvidas, então acho que esse processo está sendo muito mau conduzido, a gente precisa de tempo, e realmente explorar o que realmente interessa, quem foi que perguntou todos aqueles detalhes técnicos, a gente participa da elaboração da agenda disso aqui, ou ela veio do interesse do que se quer



mostrar, alguém pergunto o que a gente queria saber, não vocês trouxeram alguma coisa que ocupo um monte de tempo e no final das contas todo mundo acabo ficando cansado e todo mundo sai suas respostas, então eu queria fosse respondido isso, como é que fica o nosso dia à dia com essas obras, como é que vão ficar os danos nas nossas casas, que não foram desapropriadas, privacidade, toda questão de transtorno que a gente vai viver, que tipo de compensação a gente vai ter. Obrigado e boa noite.

**Kurt Roger:** Só sobrou uma pergunta, existia um projeto de uma ponte rodoviária, em cima do Rio Pinheiros, esse projeto morreu, gostaria muito de saber, pois influenciaria os planos de tráfego de origem e destino?

**Ivan Lubarino:** O metrô já tem em todo seus 40 anos de operação, todas as tratativas equacionadas sobre segurança, relacionada as torcidas, já que viram novamente a tona e o faz toda vez que existem jogos no Pacaembu e no Palestra Itália, acho que no Palestra Itália, então não é algo novo para estratégia de segurança do metrô, com relação ao traçado exposto pelo estudo colocado, é um adequado diante dos mapeamentos de fluxo, realizados pelo metrô, e constantemente atualizados, a cada análise de origem e destino, locomoção foi dito que falta planejamento, sim é inegável que falta planejamento, quem vive em São Paulo sabe disto e nós estamos trazendo um vetor agregado a um projeto urbano municipal, e outra questão não posso responder, a não ser ao que compete ao metrô em relação a mitigação de impacto ambiental quando da implantação do que vim ser implantado, só posso responder pelo metrô e foi colocado um monte de questão pelo município, pelo metrô eu poço e estou respondendo, a correta tecnologia escolhida ela é adequada ao carregamento ao traçado, aos benefícios de conexão, e aos fluxos de origem destino mapeados, a questão do cuidado, além do relatório de mitigação durante a obra, o metrô tem uma tradição de implantação de obras, que leva em consideração todo mapeamento do entorno, todo um mapeamento de relação de edificações, um acompanhamento e isso é constantemente em todas as obras do metrô, então a ponte rodoviária sobre o rio Pinheiros, é uma obra municipal, nós estamos falando de um projeto estadual de transporte, de metrô, então não sei te responder sobre a ponte.

**Walter Sérgio:** Com relação a alguns questionamentos de ordem especificamente técnicas, relacionadas ao estudo de impactos ambientais, Sr. Marcos Viana ele comento sobre o efetivo interesse que talvez a população tenha, de determinados temas que talvez não tenha sido abordados da forma não desejada, é necessário entender a seguinte situação, essa audiência pública promove sim o debate, promove sim um primeiro contato, ou o único contato com o projeto, mais não é o único instrumento, a audiência pública ela tem, ela é um dos processos do projeto de licenciamento ambiental como um todo, o rito aqui estabelecido no âmbito federal através do IBAMA, no âmbito estadual através da CETESB, ele é de alguma forma engessado, eu não fiz uma apresentação com esse temas porque eu quis, e que a audiência de alguma forma exige que eu apresente o estudo de impacto ambiental, todo e qualquer duvida reforço, de ordem mais específica que aqui não foi contemplada, estamos a equipe técnica da Walm, do metrô estamos a disposição de qualquer um dos Sr. a dar resposta efetiva, m seja por escrito, seja no nosso escritório, seja onde os senhores quiserem, só quero que os senhores entendam que na audiência pública com o rito aqui estabelecido, isso nós obriga a fazer uma apresentação como foi feita, a sua preocupação em específico da questão construtiva da etapa de implantação, no



âmbito do estudo de impacto ambiental, eu aqui não tenho nem tempo, nem como detalhar mais existe um plano específico de gestão e controle ambiental das obras, onde todos os seus possíveis questionamentos estão respondidos, então de alguma forma é importante é interessante, que a população e quem tem essa facilidade que acessem os estudos prontos que o EIA ou o RIMA, acessem isso solicitando uma cópia pra gente ou pegando no próprio site da secretaria, e isso facilita muito o entendimento, por que senão de alguma forma as discussões ficam sempre sendo de forma subjetiva, bom eu peço ao senhor que faça seu questionamento explicitamente, e eu terei o maior prazer em responder, só entendo que não é nesse momento que vou conseguir isso no nível de detalhamento que o Sr. está querendo, mais toda e qualquer informação que o Sr. quiser será toda e plenamente atendida, não tenho a licença prévia, é óbvio que não, com relação mais especificamente aos impactos, então vou novamente vou fazer uma resposta mais objetiva ao Sr., aquele quadro que mostra a relação entre os impactos positivos e negativos é uma síntese dos 26 impactos que foram apresentados, dentre os impactos negativos, relevância e geração de ansiedade na população, é exatamente o que nós estamos vivendo aqui, é um impacto que foi identificado, e é obrigatório, que isso seja feito no âmbito num âmbito de um estudo de impacto ambiental, um momento por favor deixe eu lhe responder, volta a reforçar que o estudo de impacto ambiental ele atende a uma diretriz, um termo de referência que foi estabelecido por um órgão ambiental, e também não foi estabelecido aleatoriamente, o empreendedor apresento preliminarmente o projeto dele, a equipe técnica do órgão ambiental analisou, e sugeriu que o EIA/RIMA, fosse elaborado com tais, tais itens, além disso existe uma legislação específica, que nós obriga a consolidar ele, desapropriação de imóveis julgamos que é um impacto de alta importância, de alta relevância, de interesse de todos esta aqui apresentado, alteração pontual dos níveis de ruído durante as obras, é um dos impactos, que imagino que deva preocupar a todos supressão localizada dos indivíduos arbóreos, concordo com o senhor, mais não só foi feito dos indivíduos arbóreos, nós temos um capítulo único e específico do EIA, de socioeconômica onde toda a população daquelas diferentes 3 áreas que eu comentei, a de influência direta, a de influência indireta e diretamente influenciada, toda essa população, todo o perfil dessa população é caracterizado, eu não preciso necessariamente bater palma, nessa fase do projeto, eu não preciso necessariamente ir casa a casa, eu tenho dados oficiais secundários, que eu posso consultá-los e tratá-los, na etapa seguinte o Sr. não tenha a menor dúvida, que todos os imóveis desapropriados e todas as famílias, terão que ser cadastradas, e todos os imóveis terão que ser caracterizados, e assim por diante, então entendam todos que o processo de licenciamento ele é feito por etapas, no nível de detalhamento competente para cada uma das etapas, voltando o assunto com relação aos impactos, eu não vi relação com os impactos positivos, muito bem, o senhor acha que a linha 17 não gerará, como qualquer outra melhoria na adequação no sistema de transporte, bom eu estou respondendo ao seu questionamento, o Sr. falou que não tinha relação entre os impactos, eu estou mostrando que tem, eu mostrei uma síntese, eu estou respondendo o que o senhor questionou, aumento da mobilidade para a população, é um impacto positivo, redução de emissão de poluentes atmosféricos e ruídos, quantificamos inclusive, aumento na arrecadação tributária, com certeza principalmente na fase de implantação do projeto, com uma série de insumos e serviços que serão prestados, geração de emprego direto e indireto, na fase de obras, na fase de operação, é um impacto positivo, correlação existe, um momento por gentileza, faz parte da linha de montagem de um estudo de impacto ambiental, não tem como fugir disso, não fui eu que inventei isso, então acho sim que a



correlação esta devidamente esclarecida, com relação volto a repetir com indivíduos arbóreos e humanos reforço que os humanos foram tão ou mais quantificados, e devidamente qualificados, quanto os arbóreos, basta o Sr. de fato consulta os estudos, nós seus vários detalhes e nós seus diferentes níveis de abordagem, com a relação a duvida que se suscitou em relação ao contrato e eu fico muito feliz que este tipo de evento esteja sendo gravado e filmado porque ele pode inclusive para nós servir, para uma eventual argüição, a democracia esta aqui, fala-se o que quer, mais eventualmente pode- se ser questionado também legalmente, a audiência permite isso, por esta sendo totalmente gravado, quando o Sr. fala sobre a manipulação de um dado eu fico extremamente preocupado e gostaria que o Sr. comprove-se isso, que o Sr. prova-se isso , eu particularmente não concordo discordo do Sr., eu tenho quase 30 anos de profissão, não me sujeitaria esse tipo, se lá, vamos parar, só um momento, um momento, o senhor se manifestou por gentileza, com relação a questão do contrato em si, isto é muito claro, é um processo licitatório aberto ao publico, o metrô tenho certeza absoluta, tem toda memória desta licitação desse contrato, ta lá aberto, é um contrato e como todo, e qualquer outro contra, o Sr. como engenheiro inclusive deve participar de muitos, a Walm Engenharia ela tem 18 anos de existência, presta serviço em âmbito nacional, presta serviço pra iniciativa publica, para iniciativa privada , seja pra prefeitura, seja governo estadual, seja pro governo federal, seja pra qualquer outro empreendedor, alguma duvida que tenham sobre a idoneidade da nossa empresa, e nosso acervo técnico, é a melhor resposta pro Sr. Ou pra quem de alguma forma apresentou algum tipo de duvida, este tipo de questionamento, o acervo técnico ele é publico, eles esta devidamente colocado no CREA, com relação as equipes técnicas, esse é um detalhe muito importante, em se usa ate umas expressões, que eu não sei se de fato as melhores, partindo de um colega, digamos um colega de conselho, quando a gente apresento uma tela com uma equipe técnica responsável, é por que isso é obrigatório, é porque todos os 25 técnicos que estão relacionados como componentes da equipe técnica , e o senhor sabe disso tem um papelzinho ali chamado de responsabilidade técnica, Anotação de Responsabilidade Técnica (ART), que bom que o Sr. sabe, que isso inclusive pode, ok de qualquer forma estou respondendo pro Sr. também que questionou tanto a questão do contrato, em relação a equipe técnica volto a reforçar, que toda a equipe técnica, esta devidamente com suas anotações e responsabilidade técnica, anexadas ao contrato, e isso inclusive nós da, nós da não, nós obriga a atender todas as questões de ordem legal, que por ventura tenham reflexo neste processo, em resumo é isso.

**Coordenadora Helena Magozo:** Agora o ultimo grupo de inscritos, Deise Bonome, Gisele Hipólito, Sergio Mattoso e Ana Carolina Renda, vamos começar com a Deise Bonome.

**Deise Bonome:** A minha colocação é o seguinte, foram super eficientes nas suas colocações, pros e contra, e assim o que eu queria colocar é o seguinte, eu acho que como moradora a 10 anos, eu fico muito triste de saber que o nosso bairro, agente vai te acordar todos os dias abrir a janela e ter que dar de cara com um monumento desses, eu acho assim super degradante, quantos de vocês que estão sentados ai gostariam de abrir a janela e dar de cara com o metrô, porque acho que nenhum de vocês moram aqui no bairro pra sentir, o que a gente ta sentindo, e eu acho que isso deve muito ser levado em consideração, fora impacto social, ambiental e financeiro, e crise e eu acho que no Japão coloco isso muito bem, na crise financeira a gente tem que vender e brasileiro é ótimo, ta ali pra comprar tudo o que é resto, como a gente fica com o resto de lixo da



Inglaterra, agora a gente fica com o resto de metrô do Japão, que precisa levantar sua economia, essa é minha colocação.

**Gisele Hipólito:** Boa Noite eu vou me voltar pra quem interessa que é pra vocês, quem é contra o monotrilho, quem é contra o monotrilho uma salva de palmas, então eu vim aqui constata o obvio, eu estava na primeira, agora estou na segunda, a grande maioria, é contra o monotrilho, e não é só o Morumbi, então eu gostaria de pedir que a democracia fosse feita, e como foi proposto na primeira, para o projeto e fazer um estudo, e não lutar porque vai ser feito daqui a 3 anos, a gente precisa de metrô por baixo, metrô de verdade, o Morumbi merece, a Paraisópolis também merece, porque quem foi desapropriado vai sofrer, agora quem tiver a casa, seja no Paraisópolis ou no Morumbi com o metrô passando por cima, é muito pior, vai desvalorizar tudo, vai acabar o bairro, que a democracia seja feita, e que seja atendido o nosso pedido, tanto na primeira, tanto na segunda.

**Sergio Mattoso:** Boa noite, eu só queria falar o seguinte, alguns pontos quem faz o pobre e o rico, são os governantes, quem, coloca o caminhão na rua, não vejo nenhuma madame andando de caminhão levando pessoas, então se o caminhão veio parar aqui no Morumbi, é porque eles tiraram de lá, porque eles não planejaram, e não vão planejar aqui, pra fazer o caminhão rodar em São Paulo, porque não tem remédio, não tem comida, não tem água, não tem bebida, não tem nada se o caminhão não tiver rodando aqui dentro, isso é uma coisa é falta de planejamento, e eles continuam empurrando pra gente a falta de planejamento, isso é marketing político, trabalho com marketing político a muitos anos, isso ai eles estão brincando em 2014, é pra copa do mundo acontecer no Morumbi momentaneamente, não pra construir o metrô, é como a senhora líder de bairro aqui do Paraisópolis, faz o monotrilho em 3 anos, resolve o problema momentaneamente, faz outro subterrâneo, não da gente, a gente é um país miserável, rico porem a gente tem muita gente roubando, entendeu, não da pra fazer isso de uma vez só, tem que ser feito de uma vez só, não é agora, então não adianta tapa buraco, tem que pensar no meu filho que tem 2 meses, tem que pensar no meu neto, no meu bisneto, não adianta pensa em 3 anos, tem que pensar a longo prazo, eles não fazem nada a 40 anos, e querem fazer em 3 anos pra copa acontece, e não vai acontecer nada, falta aeroporto, falta via publica, e eles querem tapar buraco, eles querem tapar buraco, quem faz o rico ou o pobre essa discriminação, eu não sou rico, e não sou pobre, sou da classe média, agora quem faz o rico ou pobre são eles, e eles continuam enganando o rico, e o pobre, e ninguém faz nada nesse país, todo mundo com cara de palhaço.

**Ana Carolina Renda:** Boa noite a todos, agradeço a todos que permaneceram aqui, tentando ouvir resposta de algo que ate agora a gente não ouviu, eu estava na ultima audiência pública que foi na câmara, e foi bem interessante, que nessa ultima audiência publica, ninguém, ninguém, ninguém, se manifesto a favor, sabe o que é ninguém, existia 40 ou 50 pessoas com a palavra, e ninguém se manifesto a favor, isso é um depoimento muito importante que fique gravado, que se isso é interesse publico, eu realmente eu desconheço, não existe pobre ou rico, isso é uma questão de interesse circunstancial, um dia a gente tem, e outro dia a gente não tem dinheiro, quem tem uma casa pode não ter daqui a 2 dias, ate porque pode ser desapropriado, isso é uma questão totalmente circunstancial, não é questão de dinheiro, a questão é lá, teoricamente pessoas que são ricas, pessoas que teoricamente são pobres, que não sabem falar português,



peessoas que falam português, se manifestaram, disseram somos contra o metrô de mentira, então senhores, eu peço que a gente consiga travar isso, e peço que todas as pessoas que estejam interessadas, troquem e-mail, que a gente troque informações, a gente tem que se unir, e tem que se mostrar de uma maneira efetiva, esse nosso posicionamento, se ninguém é a favor porque a gente vai deixar isso prosseguir, outra coisa foi apresentado na última audiência pública, um estudo, eu queria até saber se a mesa teve acesso, de um engenheiro, que ele disse inclusive, que ele devia satisfações às pessoas, porque ele teve mestrado e doutorado pago pela gente, ele se formou pela USP, e ele estudou profundamente todos os monotrilhos do mundo, aqueles que citarão, que disseram que existe, então que citarão que existe, então aqueles que citarão que existe, cada um tem uma situação, por exemplo o da Disney, o nome já diz pra transportar pessoas felizes dentro de um parque, o de Seattle, que serve para transportar as pessoas do aeroporto a um centro de feiras, é bem diferente, na China talvez pode até ser que transporte pessoas em massa, pode até ser mais lá primeiro chega o metrô depois chega a cidade, então aqui não dá pra gente pensar que aqui vai rasgar a cidade e vai dar certo, e ele deixou bem claro, essa pessoa deixou bem claro, é o Adalberto Maluf, ele diz até pra não vincular o nome dele a nenhum prefeito, ou ex-prefeito, porque ele não é político, ele tá fazendo um estudo de engenharia, ele demonstrava o seguinte, os que foram feitos, os que foram dado sequência, nestes todos o que ele citou, foi necessário muito mais dinheiro do que foi aprovado inicialmente, triplicado, quadruplicado a verba, tipo teoricamente é mais barato, porque não é subterrâneo, é superfície, foi triplicado a verba, e eu quero aqui perguntar qual é o país do mundo objetivamente, qual é o país do mundo, foi rasgado uma cidade, que é o que se pretende fazer na cidade de São Paulo, na nossa cidade e que deu certo, e o pior vão rasgar nossa cidade e vão abandonar depois, nós vamos ter Minhocões, piores porque o trenzinho não vai passar, a primeira luta de torcida acabou gente, o Ministério Público vai impedir, aí vai vir o verde, todo mundo vai impedir, não é primeira prova faz voto, ganha dinheiro, supervaloriza, as construtoras ganham dinheiro, e a gente sabe como é que funciona, então eu quero saber objetivamente, depois da primeira guerra de torcida, como é que o metrô vai se posicionar, contra ação civil pública contra tudo que vai acontecer, porque é claro que o trenzinho preço por cima, com torcida brigando dentro, é claro que não vai dar certo, não daria certo em nenhum país do mundo, bom os níveis atuais de ruído, que suplantam os níveis teoricamente permitidos pela norma, eu quero deixar bem claro que o cemitério não suplanta, eu tenho certeza que os mortos não falam, eu tenho certeza que os mortos aqui devem ser representados, eu tenho certeza que as pessoas que tem o seu túmulo, do ente querido, não vai estar muito bem, não vai gostar dessa ideia, e eu acho até como advogada, já estudei direito na minha vida, não exerço mais a profissão, mas já estudei direito na minha vida, e diz lá que o direito do morto é inviolável, eu não sei porque aqui pode passar por cima do cemitério, pode tudo, pode tudo, até do morto passar por cima, do vivo quem dirá, nós também já vimos claramente, então eu quero entender a questão do morto de acordo com a constituição federal, além disso foi feita uma comparação, com relação ao barulho, e foi falado também, que é claro que é muito melhor ter metrô do que ônibus enfileirando 5 mil km, não tenho dúvida disso, metrô é uma coisa, monotrilho é outra, se a gente tivesse falando de metrô, a gente seria a favor, nós somos a favor do metrô subterrâneo o de verdade, não esse que querem colocar goela abaixo, de uma forma tão rápido, engraçado, tem um ano que eu ligo no metrô, eu Ana Carolina Renda ligo pro metrô para ter informações sobre isso, não você não se preocupa, o que não aconteceu em 40 anos não vai acontecer, isso não sai



do papel, isso não existe, não se preocupem, e ai daqui eu vejo lá o metrô vindo medir a nossa porta, perfeito, eu só quero propor uma breve reflexão, e fazer 2 perguntas, porque esse metrô não aproveita uma ponte construída, que é a ponte Burle Marx , qual é o veiculo legal que autorizou essa norma do metrô, essa lei, e qual é a lei que autorizou, esse planejamento público dessa forma, e por fim eu proponho uma breve reflexão, aqueles tem muito dinheiro, aqueles que não tem dinheiro, não importa vou falar por mim, eu investi tudo o que tinha, e vou pagar em 20 anos a moradia que comprei, eu escolhi essa moradia, eu visitei esse bairro, durante 20 anos eu vou pagar essa moradia, agora vocês fechem os olhos e abram com um trem na sua janela, eu duvido que algumas moradoras que levantaram a bandeira que são a favor, e virem na porta delas um trem, que não vai acontecer, que só vai hospedar bandido embaixo delas, que vai cair na primeira guerrinha de torcida, eu duvido que se vocês abrirem os olhos vocês vão fechar e conseguir dormir, porque eu tenho certeza que nós não dormimos mais, é só isso .

**Ivan Lubarino:** Bom em resposta, a copa se foi e estamos aqui discutindo um sistema que será implantado ele é um sistema de integração de rede, não pra atender um determinado ponto da cidade, mais para conectar a cidade em vários pontos, todos os impactos ambientais apontados e levantados serão considerados durante a fase de projeto e serão implantadas as soluções mitigadoras necessárias , o trecho todo de monotrilho ele esta sendo implantado todo em canteiro central, do sistema viário do município de São Paulo, que nós preserva, que da condição de isolamento mais próximo de no mínimo de 30m, todas as obras do metrô a fiscalização é feita pelo ministério publico, e a controladoria do estado.

**Walter Sérgio:** A minha resposta é para Sra. Deise que comento a questão do impacto visual, reafirmamos como foi feito na nossa apresentação, a incidência desse impacto em determinados trechos, e de mesma forma como em outros trechos, ate mesmo pela ocupação existente esse impacto não existira em determinados trechos, e em diferentes proporções, conforme abordado no estudo de impacto ambiental, com relação aos níveis de emissão de ruídos, talvez seria interessante, um esclarecimento, a metodologia nós remeti a implantação na área diretamente afetada de estações de medições, ate para que levantemos os dados primários o the graw, da região ao longo do eixo foram estabelecidos 10 seções , buscando identificar em cada seção os principais usos por conseqüências , potenciais interferências que poderiam ocorrer , certamente o cemitério não seria uma melhor estação a ser implantada, então nós implantamos estações, e verificamos os níveis de ruídos atuais, em áreas predominantemente residenciais, em áreas com equipamentos hospitalares, em áreas com equipamentos de educação, essa é a metodologia que julgamos adequado, ate pra que tenhamos esses níveis pré-estabelecidos e poder compará-los com eventual emissão de ruídos, durante a implantação do empreendimento, com relação a desapropriação, volto a insistir no termo de referencia previamente estabelecida pelo órgão ambiental, no item 5.3.4 em relação me a desapropriação, e da área necessária, ta escrito no termo de referencia, e isso naturalmente nós obriga, obriga o empreendedor a atender essa questão, isso veio do órgão ambiental, o modal a ser adotado não deve servir inadequadamente de instrumento de observação das habitações, dos abetos dos moradores dos domicílios lindeiros, propiciando o comprometimento da segurança, privacidade e conforto ambiental dos moradores, para tanto a diretriz de projeto apresentado pelo metrô , no que se refere a implantação que deve ter no mínimo 50m de largura deve ser respeitado, o órgão ambiental já



emitiu isso, e o empreendedor gostando ou não gostando tem que atender tem que cumprir, e isso ta gravado, e nem precisaria ta gravado, esse é o documento oficial da secretaria, quando não tiver o órgão ambiental terá tido direito de sugerir de solicitar de obrigar a reformulação do projeto, eu citei o documento oficial que é do órgão licenciador, em resumo são essas as observações que eu tinha que colocar.

**Secretário Eduardo Jorge:** Bom amigos eu tenho uma solicitação aqui feita pela CIRANDA, eu não sei se o Sr. José Ricardo Pietro esta presente, que pede uma nova audiência publica, então eu queria antes de fazer as colocações finais, o rito das audiências publicas, assim como falou o nosso cidadão Walter Sergio é um rito padronizado nacional, então nós seguimos uma lei federal, tem esses critérios de apresentação, tem o critério de fala, a mesa que estendeu o critério de 5 minutos para todos porque na verdade são 2 minutos, previstos na normatização federal, então é um rito que é padronizado pela lei ambiental, e é usado no Brasil inteiro, eu quero que a diretoria da CIRANDA utilize o dispositivo desse rito, pra pedir uma nova audiência, que na Resolução CONAMA você pode pegar 50% das entidades aqui presentes até 5 dias úteis fazer um pedido de uma nova audiência, e a Secretaria do Verde deliberará sobre esse pedido, já queria adiantar que a secretaria vai deferir, só quero falar que tem que ser cumprido o rito formal da Resolução CONAMA , e ai nós marcaremos o mais rápido possível, no local que seja intermediário, então eu peço que vocês consigam dar entrada o mais breve possível. Eu quero então agradecer a presença dos senhores, a lista de opinião é pública eu não preciso disponibilizar a CIRANDA pode ter a hora que quiser, e qualquer um também. Então eu quero agradecer os cidadãos que vieram aqui colaborar neste debate dizer que continua a discussão em aberto, insisto, nos endereços que foram oferecidos pelo metrô, e pela empresa contratada pelo metrô porque é claro uma audiência pública como essa nós temos que dividir o tempo de forma mais igualitária e democrática, discussões mais precisas seria importante que vocês procurassem o metrô no local que foi oferecido pelo metrô e pela empresa, em nome da prefeitura quero agradecer a presença de todos, agradecer a direção do CEU Paraisópolis pela concessão deste espaço.