



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

28 de outubro de 2010 – Realizada no Instituto de Engenharia

Mary Lobas: Boa noite a todos, daremos início a Audiência Pública com o objetivo de discutir questões relacionadas ao **Licenciamento Ambiental do Projeto Viário da Avenida Sena Madureira.** Nós temos um rito a seguir e esse rito segue a resolução do CADES, a Resolução do CADES 69/2002, nós teremos a abertura aqui da mesa e na sequência a exposição de 30 minutos, empreendedor e elaborador do estudo de impacto ambiental, A primeira exposição será do Secretário Adjunto da SIURB, Marcos Rodrigues Penido. Depois a apresentação de mais 30 minutos pela equipe responsável pelo EIA-RIMA, pelo Sr. Julio Scottini, representante da Geométrica. Para a manifestação dos inscritos, nós teremos pelas entidades da sociedade civil, cinco minutos para cada exposição. E manifestação dos presentes, dois minutos para cada exposição, mas, com autorização do Presidente da mesa, nós passaremos para cinco minutos para cada exposição e, em seguida, a manifestação das autoridades presentes que se inscreverem. Após a apresentação, e manifestação, teremos os comentários finais com os expositores, tanto o empreendedor como a equipe responsável pelo EIA-RIMA. As inscrições serão feitas até última apresentação. Encerrando-se a última apresentação que é do elaborador do EIA-RIMA, encerram-se também as inscrições. Chamo para compor a mesa, o empreendedor do estudo de impacto ambiental, Sr. Marcos Rodrigues Penido, o responsável pela equipe da elaboração do EIA-RIMA, o Sr. Julio Scottini e o diretor em exercício do departamento de controle ambiental, Milton Motta. Passo para o presidente do CADES, o Secretário do Verde e Meio Ambiente Dr. Eduardo Jorge.

Presidente Do CADES- Dr. EDUARDO JORGE - Em primeiro lugar a Secretaria Municipal do Meio Ambiente é um órgão municipal, ele faz parte de um Sistema Nacional de Meio Ambiente o SISNAMA, que é composto pelo Ministério do Meio Ambiente, Secretarias Estaduais, Secretarias Municipais, Conselho Nacional do Meio Ambiente, Conselhos Estaduais, Conselhos Municipais, etc. E as audiências públicas e todo o processo do licenciamento ambiental do Brasil são regidos pela nova Constituição e que deu todo uma série de procedimentos e de ritos aos licenciamentos. Aqui, inclusive, o ritual da audiência, isso é um padrão, um padrão nacional que se segue em todo o Brasil, ou seja, audiências comandadas pelo órgão federal, estadual ou municipal, a divisão do tempo, os procedimentos são todos os ritos previstos pelo SISNAMA no conjunto do Brasil. A audiência pública é importante para se ter uma noção, não é uma assembléia popular, não é uma assembléia de representantes. Não vai ser votado nada, não vai ser decidido, em última instância, nem assim, nem assado, em relação à obra, se a obra é aprovada, não é aprovada, se deve fazer isso, ou, se deve fazer aquilo a audiência pública, é um momento do rito completo do licenciamento, que é o EIA-RIMA onde o empreendedor público ou privado expõe suas idéias iniciais conforme deu entrada no órgão licenciador e ouve sugestões, críticas, onde se pode responder essas sugestões e críticas. É o momento entre o empreendedor e a população, e o órgão licenciador, no caso a Secretaria do Meio Ambiente, e o Conselho Municipal do Meio Ambiente intervêm como aquele que propicia esse encontro. Ao mesmo tempo os técnicos concursados da Secretaria do Meio Ambiente recolhem todos esses dados que vão ser aqui apresentados, seja pelo empreendedor, ou seja, pelos cidadãos e entidades, e isso tudo é levado em conta na hora do licenciamento propriamente dito. Na hora sim da votação, da decisão que tem dois momentos, de decisão marcados nesse rito, que é o Parecer da Secretaria, do DECONT que é o órgão da Secretaria que analisa junto com representantes do Conselho Municipal do Meio Ambiente, no órgão na câmara técnica. Então, primeiro o Parecer e depois o Conselho Municipal do Meio Ambiente toma a resolução final de aprovar ou não aprovar, de modificar esse relatório que é encaminhado pela comissão da Secretaria do Meio Ambiente. Então, vejam que são momentos diferentes: a Audiência Pública, a análise pela Comissão Técnica e a decisão final do Conselho Municipal do Meio Ambiente que vai aprovar, vai modificar, vai prescrever as obrigações do empreendedor etc. Então, isso é muito importante porque, às vezes, as pessoas que não têm a obrigação de estar acompanhando essas dezenas de audiências públicas que a Prefeitura de São Paulo, desde 2005, quando assumiu os licenciamentos todos da cidade com um convênio com o Governo do Estado, porque para uma Secretaria Municipal do Meio Ambiente poder fazer isso que nós estamos fazendo agora, ela tem que se capacitar, tem que ter os técnicos, temos que fazer os concursos, inclusive os Engenheiros nossos são concursados para fazer as análises. Então, à medida que a Secretaria de 2005 para cá assumiu esse trabalho aqui e com isso exonerou o Governo do Estado nas obras locais são dezenas de audiências públicas, mas o cidadão que não tem essa obrigação pode vir pela primeira vez na vida, então é bom que ele tenha a segurança de como ele está participando. É o local, eu insisto então de troca de idéias para aperfeiçoar, para modificar a obra de um empreendedor público ou privado quer fazer na cidade, no estado ou no país. No caso específico, é uma obra feita pelo próprio poder público. Poderia se perguntar: "mas então a Prefeitura e a Secretaria Municipal podem licenciar uma obra feita pelo próprio poder público municipal? Pode, porque ela é, ao mesmo tempo, Prefeitura e SISNAMA. Então, a Secretaria tem a sua autonomia, total liberdade, o Prefeito Gilberto Kassab tem sido uma pessoa corretíssima nesse aspecto, para exercer a sua liberdade para julgar, mesmo sendo o empreendedor público principal, como têm sido outras obras estaduais ou privadas, para nós não há nenhuma diferença. Então eu acho que isso aí, é importante, que todos tenham consciência, alguns já são veteranos das Audiências Públicas e os que estão pela primeira vez em uma Audiência Pública desse tipo do SISNAMA. Nós vamos tentar seguir, eu peço que o Secretário de Obras da Prefeitura e os demais representantes sigam o tempo previsto, e depois as inscrições, as pessoas podem fazer até o final da apresentação oficial, dos órgãos oficiais. Aí se encerra, a Secretaria pode fazer o balanço de quantas pessoas estão inscritas para se ter uma noção aproximada de duração da assembléia e combinarmos com vocês como é que nós vamos, levar até o final. Então ao final das duas apresentações nós vamos encerrar as inscrições na mesa, ela vai fazer o balanço do número de inscrições, falar para todos nós, e aí se pode prever até quando se vai na audiência pública, e quais as suas intervenções e eles vão comentar o lote de intervenções, o lote de comentários e aí nós vamos até o final da Audiência Pública. Eu passo então a palavra primeiro ao Secretário de Obras, Marcos Penido.



Marcos Penido: Boa noite a todos, boa noite Presidente do CADES, Dr. Eduardo Jorge, Secretária-Executiva do CADES, nosso amigo Presidente do Instituto de Engenharia aqui presente. Eu gostaria de pedir ao Presidente do CADES, o Dr. Eduardo para que também compusesse a mesa, o engenheiro Leonardo Lorenzo, que é responsável pela elaboração do projeto e poderá dar maiores detalhes e, com certeza, irá contribuir com essa apresentação. Inclusive a nossa apresentação pelo empreendedor, eu farei primeiro uma explanação dos objetivos que levaram à construção, a realização e o prosseguimento desse projeto e depois pediria que o engenheiro Leonardo desse o complemento com mais detalhes para elucidar o nosso processo. Bom desculpa se o projeto, esse túnel Sena Madureira que liga a Avenida Sena Madureira com a Ricardo Jafet, ele está dentro de um sistema viário estratégico da cidade eu gostaria que você pudesse acompanhar, dentro do sistema viário estratégico da cidade a gente olhando a cidade de fora para dentro, nós temos um grande anel, que é o Rodoanel, onde hoje já temos o setor oeste e o setor sul em funcionamento, e em fase de estudos finais o setor leste, para interligar as rodovias que chegam a Cidade de São Paulo, o anel viário metropolitano que contempla a Avenida Bandeirantes e as Marginais, o minianel viário, o anel do centro expandido, a rótula e contra rótula. Todos esses estudos fazem parte do funcionamento viário da cidade, de como se fazer uma melhor distribuição do tráfego da cidade, evitando que aquele tráfego que não precise entrar na cidade percorra a sua origem de destino sem criar um acúmulo de trânsito e também promover uma melhor distribuição dentro de todo o funcionamento da cidade. Como é sabido, nós temos um grande deslocamento da zona leste para a zona oeste e para a zona sul diariamente em função da questão, de trabalho, em função da questão de estudo e essas malhas, e esses anéis, eles vêm contribuir para que a gente possa fazer essa distribuição. Os estudos da CET mostram que esta obra que ora se propõe de licenciamento do túnel Sena Madureira, além de complementar o fechamento da malha viária, fazendo a ligação física entre a Avenida Sena Madureira e a Ricardo Jafet, ela completa também o anel de circulação viária intermediário existente entre a rótula e a contra rótula, a área central e o minianel viário, limite do centro expandido da cidade, tornando-se uma alternativa do corredor de circulação. Analisado agora, dando um zoom no objetivo, dessa intervenção, ela permite toda a ligação leste, oeste da cidade, ela permite uma melhor distribuição. Nós temos aqui hoje um ponto em que se dermos um zoom, vamos falar que esse túnel tem o objetivo apenas de tratar a questão do cruzamento da Sena Madureira com a Domingos de Moraes. O estudo dessa obra, ele é muito mais abrangente do que apenas esse ponto, e esse gargalo tão bem conhecido de todos. Ele procura melhorar toda o sistema viário e toda a permeabilidade dessa região pela Vergueiro, região da Paulista e também servir como mais uma alternativa nos deslocamentos, no sentido leste e oeste da cidade. Isso é muito importante que seja colocado agora porque quando se lança uma obra, quando se faz um projeto, a visão normal é de se aplicar onde ela está concentrada. Bom, eu vou tirar um semáforo, eu vou tirar um desvio à esquerda ou eu vou permitir maior velocidade naquele ponto. E não é assim que a Prefeitura de São Paulo, junto com SIURB, junto com CET e com a Secretaria de Desenvolvimento Urbano pensam essas intervenções. Elas vêm dentro de um macro plano em que várias intervenções estão sendo pensadas. Se nós tivermos hoje a intervenção da Jacu Pêssego desenvolvida junto com o governo do Estado, as melhorias nas Marginais e outras obras que estão sendo feitas em conjunto, elas visam a melhor distribuição e o melhor funcionamento do sistema viário da cidade, seja ele para o veículo próprio, seja ele também para o transporte coletivo e é importante consignar que isso não é uma invenção que se teve agora. Nos idos dos anos 70 quando da implantação do metrô, na região, a linha norte-sul, já foram previstos pórticos para que futuramente essa intervenção pudesse ser feita nesse local, ou seja, toda essa distribuição, todo esse funcionamento já estava sendo previsto há muito tempo e com ele, a medida em que os projetos puderam ser desenvolvidos, a medida em que as intervenções, elas pudessem ser planejadas, já que não se pode fazer todas as intervenções ao mesmo tempo, sob o risco de se paralisar a cidade, nós temos que paulatinamente ir implementando essas intervenções, nós temos esse programa que já vem sendo desenvolvido, vem sendo estudado e vem sendo melhorado a medida em que está mais próximo da sua intervenção. Muito importante colocar também que todos os estudos, todo o detalhamento do projeto, ele está na finalização do estudo básico, sendo remetido ao projeto executivo em que nesse momento a maior preocupação tanto da SIURB, da CET, do nosso setor de projetos e da empresa projetista é, nesse momento, minimizar os impactos na região, minimizar o impacto na vida diária e nas pessoas que lá residem. E só para terminar essa apresentação, para depois passar aqui a fala a empresa projetista, o Dr. Leonardo, eu queria só resumir os objetivos dessa intervenção. Melhorar a circulação viária entre as Avenidas Sena Madureira e Ricardo Jafet, estabelecendo uma nova opção de ligação viária no sentido leste-oeste da região sul do Município de São Paulo. Aquilo que nós pudemos ver no slide anterior como uma nova alternativa de distribuição do tráfego. Otimizar a situação viária na Domingos de Moraes junto ao cruzamento com a Sena Madureira, aquilo que nós colocamos como uma questão pontual, que também há uma melhoria. E a terceira, o objetivo conforme previsto desde a década de 70, darmos continuidade ao corredor formado pelas Avenidas Brasil, Pedro Álvares Cabral e Sena Madureira até a Ricardo Jafet e cidades e bairros adjacentes. Com essa pequena apresentação, eu passo a palavra ao, ao engenheiro Leonardo que vai poder dar mais detalhes do projeto e melhor elucidar as dúvidas que os senhores tiverem. Muito obrigado!

Leonardo: Boa tarde a todos. Eu vou explicar rapidamente como foi concebido o projeto e as implicações que a gente estudou, com relação ao resultado dessa implantação. Antes de mais nada, nós vamos mostrar um pouco a situação que existe hoje no, nas ruas do entorno de onde está se prevendo a colocação do túnel. Vocês todos devem conhecer, pelo menos as pessoas que moram na região, essas ruas a Nuporanga, nós vamos à próxima da Sena Madureira, isso aqui é um exemplo de um tráfego no período da noite, o que a gente chama de pico da noite. Foi feito essas fotos, foram feitas a uma semana atrás, então é bastante recente. Isso é só para mostrar um pouquinho para quem eventualmente não conhece como é a situação na região hoje. Domingos de Moraes, Mário Vicente, acho que todo mundo conhece um pouco. Mário Vidente e Afonso Celso, descendo pela Maurício Klabin, certo? A situação é por volta de 7 horas, 7 e meia da noite. É uma região bastante congestionada nesses horários e que é demonstrada pelas fotos. Também aqui na, na Maurício Klabin já quase no período noturno, não é? Quando o horário de lentidão se dá um pouco mais tarde. A Horácio Klabin um pouco mais abaixo, então dá para ver claramente que o trânsito está praticamente parado, com velocidades muito baixas, não é? Aqui, nós já temos a Barros Cruz com a Vergueiro que também o tráfego é bastante intenso, inclusive com, com as filas de espera. Essas fotos já mostram o funcionamento no período da manhã, seria o pico da manhã nas diversas ruas que compõem a malha viária na região. Aqui a Vergueiro, com a



situação que ela, que ela fica, não é? Na Desembargador Aragão, Vergueiro com Vieira Fazenda, também bastante parado o tráfego. Vergueiro com a Inajá esse trecho acho que é conhecido de todo mundo e, finalmente, Vergueiro com Francisco Cruz que é realmente um, grande gargalo do tráfego da região. O exemplo da Francisco Cruz que realmente talvez seja um dos pontos mais complicados da região, que ela concentra um número de tráfego bastante grande. Francisco Cruz com Fábio Prado tem um cruzamento aqui, não é? Vocês conhecem a Fábio Prado um pouco mais abaixo da pracinha aqui, olhando para cima, a Fábio Prado também quase na mesma região perto do posto este tráfego é praticamente constante, não é? Também a Fábio Prado chegando mais abaixo, a Francisco Cruz em um outro ponto, aqui já é a Francisco Cruz próximo da Domingos de Moraes. Nós temos aqui duas fotos em pontos diferentes em que demonstra bastante, o tráfego bastante parado, não é? Que nós temos todos os dias. E por último aqui, na situação atual pelas fotos, nós temos até um motoqueiro aqui em cima do passeio, porque isso aqui realmente fica bastante carregado, as vias não são vias muito generosas em termos de capacidade e, no entanto, elas têm, um carregamento muito grande e velocidades nesse período, muito baixas, não é? E com bastante problemas de emissão de poluentes. Para falar um pouco do projeto e das soluções que foram pensadas. Essa implantação geral, visto bastante longe do projeto e com sentidos de tráfegos que estão sendo pensados para, para a operação do túnel e vias do entorno. Evidente que as vias do entorno mais afastadas, elas todas serão analisadas nos seus tráfegos pela CET, para eventuais notificações, ajustes, como sempre ocorrem em todas as obras que são implantadas, não é? Então aqui nós temos a subida da Sena Madureira, tem um desemboque que iria no sentido do Ibirapuera, um emboque sentido Ricardo Jafet. Do outro lado, nós temos aqui a Embuaçu, aqui embaixo, a Souza Barros Cruz aqui, e esse desemboque que estaria na área pública que tem o linhão da Eletropaulo. Aqui mais acima ficaria uma rotatória, que seria uma pracinha, alguma coisa para se fazer um melhor paisagismo e os túneis propriamente ditos que fariam a ligação. Na saída do túnel depois da Barros Cruz, o tráfego se dirigiria pela Embuaçu e pela Itaprias e o contrário viria pela Vergueiro e desceria a Barros Cruz. Essa é a concepção de funcionamento da região do túnel. A Klabin pela falta, até pela diminuição drástica de volume de tráfego poderia ser, ter o seu sentido alterado de acordo com o interesse da CET na situação local da região. Aqui está uma visão geral do projeto, só uma animação para olhar um pouco mais próximo o projeto Sena Madureira, os emboques e desemboques, esta pracinha que estaria sendo prevista teríamos uma via local em cada lado do emboque do túnel deste lado e a via sentido Embuaçu e o que viria da Barros Cruz e entorno. Aqui nós vemos a planta até a Ricardo Jafet, onde você tem a ligação com o Viaduto Saióá logo aqui. Aqui nós apresentamos o que seria o perfil longitudinal do túnel, como que ele se desenvolveria desde a Sena Madureira até a saída próximo da Barros Cruz. Esse é o túnel norte é o túnel mais longo, ele passa por baixo da linha do metrô, o metrô está muito, muito alto aí, muito distante do túnel, sem nenhum problema a princípio e você teria esse perfil, esse desenvolvimento para chegar até a Barros Cruz. Só observo que esse perfil, ele é pela engenharia, por um processo de trabalho, ele é deformado. Então ele aparece um pouco mais inclinado do que de verdade ele é. Ele não está em uma grandeza clara. Aqui seria o outro túnel, perfil sul, que ele é mais curto, passa mais próximo também da linha norte-sul do metrô e se desenvolve de uma forma mais, mais curta. O trecho menos extenso e que tem justamente essa dificuldade que está sendo verificada, está sendo discutida com o metrô para que as obras transcorram sem nenhum tipo de risco. Isso seria uma seção de dois túneis, com um corte onde mostrariam os dois túneis como mais ou menos eles estariam com a parte do trecho. Essa seção do túnel, ela é bastante semelhante à seção do túnel Ibirapuera, então é basicamente quase que a mesma em termos de largura e capacidade, tudo mais, com duas faixas em cada sentido e também com as passagens de emergência elevadas. Aqui é um exemplo do túnel, um túnel mais alargado com um processo que foi necessário em determinado trecho já com os jatos ventiladores. Vai mostrar um pouco como que seria a implantação final nesse túnel. Já aqui é um outro trecho onde foi necessário fazer um túnel único, também já mostrando a implantação. E aqui finalmente a saída no sentido Ricardo Jafet, como vai ficar a seção de entrada. Onde você vai estar vendo quando chegar. E finalmente, uma nova seção do que seria o túnel, por exemplo, da Barros Cruz. Nós temos a via aqui do túnel, o emboque e o desemboque. A pista, uma pista local de um lado e uma pista local de um outro lado. Estas que são locais, elas são importantes para o tráfego local, para que ele possa se utilizar disso, para sem interferência com o cruzamento com o túnel. Isto daqui é um detalhamento que nós introduzimos no projeto em função desse ano que nós temos desde a primeira apresentação do CADES, no qual nós procuramos diminuir um pouco o impacto do projeto nas regiões ribeiras ao traçado. Aqui nós temos o residencial Klabin, que em um primeiro momento ele tinha um certo impacto pelo projeto e que pelo, por esse novo traçado ele não é impactado, não existe nenhuma desapropriação neste ponto prevista. Absolutamente nada vai ser mexido em termos de alinhamentos de muros, nada, absolutamente nada, certo? Porque isso ficou mostrada no outro projeto que tinha uma interferência, nós ajustamos o projeto para que não haja mais interferência. Então essa desapropriação não vai existir mais. Aqui só pra fins de esclarecimento, nós fizemos uma análise, como sempre a Prefeitura nos exige, da implantação de ciclovia nesse projeto. Então nós levantamos dados conforme recomendação do Ministério que é uma norma que substitui a norma antiga de critérios para implantação de ciclovia em vias novas. Então isso aqui é só pra mostrar de onde foi tirado, mas em desnível e aqui seriam as declividades que você teria com possibilidade de implantação. Então aqui, com base naquele gráfico, nós analisamos o túnel e verificamos os trechos 1 e trecho 2 do mesmo túnel, a declividade que está projetada, certo? E de acordo com a norma, a declividade máxima recomendada. Nesse trecho em função da extensão, ela nem consta naquela tabela, de tão fora que ela estaria. Nesse caso eu poderia trabalhar com a declividade de 2,8% pela extensão, só que na verdade por imposição de topografia nós estamos com 6,92. Então por isso que não se prevê a implantação de ciclovia. Ela não seria possível em função das normas existentes. Nós fizemos uma análise de tempos de percurso antes do túnel e depois do túnel. São tempos médios, não se pretende ter exatidão, mas foi baseado em várias viagens e vários estudos do software de TransCAD que nós fizemos e que nos deram algumas informações. Esses números, eles podem variar muito, por isso que nós colocamos como tempos médios e temos dias em São Paulo que as vias estão mais limpas e temos dias que as vias estão mais carregadas. Então nós estamos trabalhando na média. Na situação atual, o pico da manhã sentido, usando esse trecho como trecho básico-padrão, do Viaduto Saióá até a Nuporanga no cruzamento com a Sena Madureira, certo? Na situação atual, o pico da manhã, você pode levar em média 24 minutos, certo? Entre picos é o momento, por exemplo, que acabou o pico da manhã, é no meio da manhã, no meio da tarde você pode trabalhar com 12 minutos de percurso. No sentido inverso, no sentido Saióá, no pico da tarde, em torno de 16 minutos, e entre picos também, meio da tarde e meio da manhã, você trabalha com sete minutos. E são valores observados e também estimados pelo software. Com o túnel implantado nós temos uma redução nesses tempos. Então no mesmo trecho, no sentido Sena



Madureira, no pico da manhã, nós podemos trabalhar com sete minutos entre picos com quatro minutos. Sentido Viaduto Saioá, no pico da tarde, cinco minutos e entre picos três minutos. Então nós temos uma diferença bastante grande de percurso, uma vez que o túnel, ele evita a passagem por vários semáforos, evita a subida da colina. Para você chegar até a Domingos de Moraes e você tem um ganho bastante significativo de, do tempo de percurso. Também fizemos uma análise com base nos índices médios de emissão de poluentes por veículos e utilizando a nossa pesquisa de tráfego, a nossa projeção de tráfego para utilização do túnel e o que nós chegamos como redução da emissão de poluentes nós temos aqui monóxido de carbono 4,17 toneladas/dia, óxido de nitrogênio 0,56 toneladas/dia, hidrocarboneto 0,47 toneladas/dia. Isso foi baseado na economia de tempo de toda essa frota se deslocando de um ponto a outro. Nós estamos trabalhando somente nesse trecho que é o Viaduto Saioá até a Nuporanga com a Sena Madureira. Aqui nós temos uma visão de implantação do túnel, uma perspectiva eletrônica mostrando o emboque na região da Sena Madureira, como é que ele ficaria. Aqui nós temos aquele edifício novo, aquele condomínio novo o emboque nesse ponto. O desemboque, na verdade, é o tráfego que viria da Saioá para a Ibirapuera e do outro lado, o tráfego com o sentido da Saioá, Ricardo Jafet. Então, essa é uma visão do que aconteceria com as pistas locais. O emboque e o desemboque são desencontrados, justamente para evitar desapropriação na região. E aqui uma visão do emboque junto lá embaixo da Barros Cruz. Na verdade, a Barros Cruz está um pouco mais abaixo, aqui você tem o edifício da antiga, da Hidroservice e aqui uma série de prédios que estão sendo construídos. Então, ficaria mais ou menos essa situação, aquela praça, aquela rotatória que está sendo prevista aqui para o tráfego local nessas vias marginais e o emboque do túnel, aqui dá até para ver as passagens de emergência, e o funcionamento do túnel aqui. Nessa região, a ideia é que não haja nenhuma desapropriação, certo? Eventuais problemas de muros, divisas ou algumas coisas serão tratados caso a caso no projeto executivo. Agora vou passar a palavra para o engenheiro Julio Scottini que vai apresentar os dados basicamente do EIA-RIMA na questão ambiental. Obrigado!

Julio Scottini: Boa noite a todos. Minha apresentação basicamente vai demonstrar primeiro as condições atuais pelo menos de, em termos de foto aérea. Depois nós vamos seguir meio como o EIA-RIMA é apresentado. As condições atuais de meio físico, meio biótico e sócio-econômico. Depois vamos falar um pouco sobre os impactos e finalmente sobre as medidas mitigadoras pensadas. Essencialmente aqui é um quadro para mostrar a inserção do empreendimento em relação às divisas municipais. Aqui são umas vistas aéreas para quem não conhece, não está tão acostumado com o local especificamente, a Sena Madureira, a Monsenhor Manoel Vicente, aqui embaixo a Mairinque e Nuporanga. Na continuidade do projeto, aqui é a Domingos de Moraes e a Monsenhor Manoel Vicente. Entrada aqui da Monsenhor Manoel Vicente, a Sena Madureira aqui atrás, e aqui a outra parte. Então aqui é onde seria a localização especificamente do túnel, com essas, essas ocupações irregulares aqui que seriam removidas a partir da implantação do empreendimento. Em termos de área de influência que foram consideradas no estudo. Área de influência essencialmente é o que a gente estabelece no início do estudo, com base nas informações preliminares, o que a gente considera que deve ser estudado para melhor atender aos impactos e medidas futuras. Então, no início é uma situação de início de trabalho e que foi considerada essencialmente de trabalho na Vila Mariana, como área de influência indireta, onde tem dados secundários já denotados de tempo, a gente consegue fazer agregação de informações e essencialmente uma área de influência direta que seria a área de maior influência de um tráfego em si, o que haveria alteração de tráfego, e área diretamente afetada que seria a área de implantação do próprio empreendimento. Agora a gente vai começar a falar um pouco das características, então, ambientais do local de implantação do empreendimento. Em termos físicos o empreendimento está aqui lançado, nós estamos em cima de área da bacia de São Paulo. Para quem conhece a parte física, São Paulo tem uma condição basicamente cercada por rios, e no meio uma espécie, como se fosse mais ou menos uma bacia com base nos sedimentos terciários. O que isso interessa em termos de estudo geral? Isto interessa porque nesta, nessa região, onde está já a Cidade de São Paulo, é uma região bastante conhecida em termos de comportamento da parte física. Então, todos os túneis e todas as obras, o próprio metrô já realizado, tudo isso gera uma condição de bastante conhecimento do comportamento geotécnico dessa região. Em termos geotécnicos, porque sempre se tratando de túnel é uma condição importante de avaliação, a gente vai ter mais ou menos problema, ou mais, condição de monitoramento, de controle se ela é mais ou menos exigente. Então nós tiramos três observações mais importantes dentro dos estudos. Primeiro no perfil que será escavado, não existem rochas. Essa é uma primeira condição que realmente interessa. O substrato tem bom comportamento seja para escavação, estabilidade ou para uso como aterro e o nível de água está aproximadamente a 15 metros e deverá ser rebaixado para execução dos serviços e garantia da estabilidade. Toda a situação do substrato ter um bom comportamento não quer dizer que a obra tenha que ser menos cuidadosa. Obviamente quando você tem rocha no perfil, alguma coisa desse tipo, a situação exige um autocontrole. Mas de qualquer forma é uma boa notícia, a região, o local de implantação. Essa é uma informação basicamente de sub-bacias onde a gente está localizado, é a sub-bacia que a gente faz parte. Aqui a sub-bacia do Ibirapuera, nesta parte junto ao que é a parte da Sena Madureira e na outra parte que ali é bem o cume. Divisão de sub-bacias o que interessa nessa situação basicamente é que na área de implantação do empreendimento, não existe nenhum curso d'água, não há intervenção em APP, ou curso d'água ou nascente, e é uma área absolutamente seca. Em termos de fora, a gente sempre, independente do projeto, algumas questões a gente sempre acaba avaliando porque é, costume da exigência de realmente, mesmo que não tenha um problema mais significativo, isso deve ser avaliado pra Secretaria fazer a avaliação mais cedo e depois o CADES na emissão da eventual da licença. Essencialmente dentro das avaliações realizadas serão atingidos 216 exemplares arbóreos, de árvores exóticas nativas que tem basicamente a função principal paisagística somente num trecho ali na Sena Madureira, a Sena Madureira e chegar na Domingos de Moraes. Dessas espécies levantadas, basicamente as mais freqüentes. Que a gente encontrou lá, o que a gente pode chamar a atenção, realmente tem dois cedros que são relativamente bonitos e que serão atingidos pelo projeto. Em termos de fauna, mais uma condição que a gente sempre tem que apresentar e de qualquer forma foi feita uma avaliação nesse sentido. É uma área bem urbana. Todo mundo conhece e enfim, não foram constatadas espécies raras ou ameaçadas de extinção naquela região de implantação do empreendimento. E é possível que ocorra de forma ocasional de espécies mais sensíveis. Enfim, isso é uma condição da Cidade de São Paulo como um todo, bairros mais florestados, acaba tendo um pouco mais, essencialmente de árvore e fauna. Acaba tendo um pouco mais de algumas espécies sensíveis, mas é uma condição da cidade, normal, não tem diferencial. Vamos centrar um pouco na questão, agora sócio-econômica. A região da Vila Mariana é basicamente uma região urbana consolidada um distrito, um bairro bem conhecido de São Paulo. E que se encontra



hoje num processo moderado de verticalização. Em alguns momentos, superiores às metas do município em relação a uma série de quesitos. São características da região. Basicamente em termos de disponibilidade de equipamentos sociais, ela tem um índice superior às metas do município e quanto aos quesitos, à gente vai dar uma olhada agora. Aqui a gente compara, então, as condições de renda daquela região que vai ser o distrito, basicamente. Não as regiões principalmente atingidas, mas o Distrito de Vila Mariana, então comparando a condição local em termos de salários mais de 10 salários mínimos, isso é rendimento. Então nós temos aqui no Distrito de Vila Mariana uma condição superior em relação às faixas mais altas de renda e, na relação, basicamente no sem rendimento ou aqui de um a três salários mínimos, você tem uma condição muito mais baixa do que a média do Município de São Paulo. É uma coisa que todo mundo conhece, mas em termos de número é bom a gente dar uma olhada. Em relação à educação, isso não se repete. A gente tem o Município da Vila Mariana com a média de anos. Os ensinos médios completos e a média de anos de estudo superior às condições gerais do Município. Em relação a saneamento, outro quesito que a gente sempre observa. Uma condição mais ou menos parecida ao Município de São Paulo especificamente em relação à rede de água que o Município em si já está bem atendido. Em relação à rede de esgoto tem uma condição um pouco melhor. É a mesma coisa em relação a domicílios no lixo coletado. Uma condição um pouco melhor, não tem um diferencial porque na verdade a cidade como um todo está bem atendida. Em relação ao uso do solo predominante. Na região, uma coisa que sempre interessa, isso é um mapa de informação oficial da Prefeitura. Então para demonstrar, mais ou menos aqui está lançado o empreendimento e como se comporta o uso do solo naquela região de inserção. Este azul aqui basicamente é residencial, vertical de médio a alto padrão. Quer dizer, é uma região em média com um maior número de edifícios, verticalizados de médio a alto padrão. Aqui nessa parte em vermelho, que é essencialmente aqui junto a Domingos de Moraes e a Sena Madureira, com comércio e serviços, outra condição local e finalmente aqui na parte mais de baixo aqui já para Embuaçu, basicamente nessa região, uma área residencial horizontal de médio a alto padrão. Então realmente aqui o mapa é uma condição oficial e é realmente o que a gente verifica lá na região, uma região mais de edifícios aqui. Que vem se acentuando ao longo dos anos aí. Agora especificamente no local a ser atingido existem duas favelas: a favela Coronel Luiz Alves, basicamente nesta condição aqui em que a Prefeitura estima nesse momento, não foi feito um cadastro ainda disso, dessa população. É uma coisa estimativa ainda, de uma área total de 3.100 metros quadrados e a princípio aproximadamente 59 famílias nessa favela. A partir dos avanços dos estudos será feito um cadastro específico dessa condição. Uma segunda área de ocupação é a favela Souza Ramos. Então aqui é uma favela mais antiga. Aquela é mais recente, aquela nas fotos de 2005, 2006, elas não aparecem nas imagens. Ela já tinha existido em algum momento, depois foi retirada conforme as informações da Prefeitura nos sistemas de informações da Prefeitura. Essa favela é bem mais antiga e ela, estima-se uma área de 3.200 metros quadrados e aproximadamente 75 imóveis ou famílias, nesse local. Aqui nós vamos demonstrar os movimentos pesquisados. Aqui os estudos de tráfego que demonstram primeiro, a condição atual e posteriormente a condição futura e com a implantação do túnel em todas as ruas ali próximas que deverão sofrer as maiores alterações. Aqui a gente está vendo, o que já é mais aproximado do que aquela, transparência que o **Penido** colocou, mostrou. Então, a condição atual no pico da manhã, conforme os estudos de tráfego. Então, só pra gente se colocar, aqui é a Sena Madureira, Domingos de Moraes, a Monsenhor Manoel Vicente com aqui a Maurício Klabin, a Barros Cruz, Vergueiro, enfim, a Embuaçu. Esses são alguns de maior continuidade na Domingos de Moraes e todo esse viário aqui, que todo mundo que mora na região conhece. Essencialmente, a condição é que isso é no pico da manhã. Então, o que a gente vê é que essa transposição e essa chegada aqui que se dá essencialmente por um viário relativamente estreito. E além de estreito com uma inclinação significativa ele tem um problema de travessia que se reflete aqui. É isso que o fluxo de tráfego acaba demonstrando e na realidade é o que acontece lá. A mesma agora uma leitura do pico da tarde. Tem algumas alterações, mas as vias carregadas, assim, são as mesmas com algumas diferenças em relação ao carregamento. Então a mesma história aqui só para todo mundo entender. A Sena Madureira, a Domingos de Moraes aqui a continuação da Domingos de Moraes. A Monsenhor Manoel Vicente que vira Maurício Klabin, certo? A Afonso Celso, a Mairinque, enfim, aqui a Barros Cruz, a Vergueiro aqui. A partir da implantação do túnel, conforme modelo de estudo de tráfego modelo seria essa condição que seria alcançada. O tráfego, ele passa a utilizar muito mais o sistema de túnel liberando esse viário. Algumas dessas vias essencialmente acabam tendo essa condição do tráfego, por exemplo, aqui no túnel, ele puxa mais tráfego do que é uma condição que acontece normalmente quando se implanta um viário novo. Esse túnel, na verdade, qual é a ideia dele? Ele vem pra trazer uma maior condição de fluidez. Então quando ele puxa tráfego, não quer dizer que isso necessariamente seja não, não é um tráfego parado. Isso é a fluidez do tráfego. Ele puxa tráfego por quê? Hoje essa condição de travessia é uma condição muito ruim nesse viário que é local, que é estreito, que tem uma inclinação significativa. E como essa aumenta a fluidez se ele realmente puxar o tráfego. Então todas esses sistemas viários aqui embaixo esse verde quer dizer, na verdade, diminuição de tráfego. Não quer dizer que isso aqui está verde. É uma diminuição em relação à condição atual, e esse vermelho é um aumento do tráfego que está tendo ali no local. A mesma condição em relação ao pico da tarde, tá? Como, o que vai acontecer no pico da tarde. Então, nós temos aqui a Sena Madureira, o túnel em si, a Barros Cruz, a Embuaçu, a Vergueiro aqui, a Maurício Klabin nessa condição e é isso que a gente tinha comentado que foi uma das justificativas do projeto. É uma das justificativas do projeto, ele foi concebido por conta disso e é, realmente, ele acaba liberando todo esse viário, na verdade, que é um viário que não tem capacidade para receber o tráfego que atualmente está recebendo e passará a ficar mais livre em relação a isso. É a mesma coisa aqui, essa região que acaba sendo atingida. Em relação aos impactos ambientais levantados ao longo dos estudos nós vamos discorrer um pouco em relação, em alguns deles. Sobre alguns deles e depois as perguntas, a gente pode esclarecer especificamente. Em termos de erosão e assoreamento, apesar de ser uma obra de terraplanagem, não se espera que esse entendimento seja muito significativo, tanto porque ele está bem protegido de chuva. Então, por exemplo, não gera o assoreamento em si porque não há córrego ali na região a drenagem pluvial que será devidamente protegida nessas condições. Outro impacto que é importante aqui é a alteração das condições de estabilidade. O impacto que sempre, em se tratando de túnel, sempre há essa preocupação porque a estabilidade em termos de túnel, a exigência da obra acaba sendo maior. Então o que se espera realmente que qualquer obra de terraplanagem em túnel que traz uma alteração dessas condições e isso é esperado nesse tipo de obra e, enfim, existe controle. A vantagem basicamente naquela região é que realmente são situações conhecidas. O próprio túnel ali já feito do metrô da linha existente já tem muitas informações, já gerou muitas informações do comportamento e dos cuidados necessários, inclusive o engenheiro geotécnico que trabalhou no projeto é o mesmo engenheiro geotécnico que fez o projeto do túnel do metrô



na época, então ele que está, que fez essas considerações. Outra condição que é menor, a condição de contaminação potencial do solo. Nós temos ali um posto de gasolina em que tem um problema de contaminação atual, que está sendo tratado já dentro do sistema da CETESB, está com acompanhamento. Com isso uma condição significativa, mas enfim, é uma condição que terá ido em frente, a obra terá que ter um certo controle aí junto ao sistema e junto à própria execução. Em termos de impermeabilização do solo essa obra traz alguma impermeabilização do solo. Uma impermeabilização significativa, mas ela existe realmente, parte dela já está impermeabilizada por ter o sistema viário em cima, mas o que a gente nos nossos levantamentos, a gente vai ter uma impermeabilização a partir dessa obra de aproximadamente 13.200 metros quadrados. Vai ter uma leve alteração do sistema de drenagem, por conta da inversão da drenagem que está na Sena Madureira, naquele pedacinho da Sena Madureira, vai inverter para região da Ricardo Jafet. É uma coisa muito pequena, na verdade, é só da embocadura, ela está montada aí, mas para constar essa condição que é uma condição pouco significativa. Outra condição que a gente anotou, exemplares arbóreos isolados. É aquilo que a gente faria ali, aquilo que nós conversamos sobre quando eu apresentei sobre o que existe. Essencialmente aqueles, são 200 e poucos exemplares arbóreos isolados que serão retirados pra execução. Isso tem um processo, um procedimento futuro dentro da Secretaria do Verde e do Meio Ambiente. Exige uma compensação que está em lei, está em órgão. Essa compensação terá que ser atendida. E essencialmente o que tem são dois exemplares que são mais significativos que são dois cedros muito conhecidos que realmente não deu para proteger. Outro impacto ambiental que nós anotamos aqui como sendo importante é a questão da perda de moradias. Tem essencialmente aquelas famílias que são aproximadamente, nas estimativas atuais são 125 moradias atingidas. E que dentro do sistema isso são moradias, na realidade, que estão em área pública. Todas essas moradia não são áreas particulares. São aquelas moradias que a gente mostrou, aquelas favelas que acredita sejam em torno de 125 famílias. Em termos, o que se espera, de toda obra realmente, a fase de obra particularmente é uma condição sempre significativa. Isso é normal, é uma obra de construção civil. Isso acontece na construção de um edifício, quem tem edifício ali construído do lado, sabe disso. Isso acontece e vai acontecer no túnel, é uma, é uma condição inerente à própria execução de qualquer obra seja pelo tráfego, seja pela poeira, enfim, e dentro das medidas mitigadoras, a gente vai tentar controlar isso. Outra condição aqui que a gente anotou, as expectativas da obra. A obra gera sempre expectativas positivas e negativas. Essencialmente, obras negativas por conta do pessoal que está mais próximo, ou que as famílias que perde moradias aí que serão eventualmente atingidas. A dúvida que eles têm em relação ao sistema, como vai funcionar e quando vai funcionar ou o momento que isso vai funcionar. Então isso é uma condição que as perspectivas têm essa situação de uma parte negativa em relação ao pessoal que está mais próximo e que tem essas dúvidas em relação à obra. E a expectativa obviamente positiva por todo mundo que acaba passando nesse sistema viário lá e acaba sendo todo dia prejudicado nessa condição de ficar preso naquele sistema viário e tem uma expectativa de ter uma melhoria disso e perder menos tempo no seu dia a dia. Outra condição anotada, geração de empregos diretos e indiretos. Neste caso, nós anotamos, isto aqui é uma coisa importante, não é um impacto muito significativo, na verdade, o número de postos de trabalhos gerados em uma obra dessa não faz uma grande diferença, mas é uma coisa que está anotada, sempre é importante demonstrar que uma obra gera um número de empregos. Existem mudanças de uso. As mudanças de uso previstas a partir da implantação do empreendimento. Essencialmente quando você altera hoje uma área que está sem uso. Essa área que está, é uma área pública essencialmente não utilizada e ela vai ter um sistema viário, passa a ter uma infraestrutura urbana atendendo aí, as necessidades da população e obviamente com esse reflexo do tráfego, ele acaba tendo outras alterações, seja onde acaba tendo mais tráfego, uma indicação para uma alteração de uso de prestação de serviços, de comércio e, ao contrário, os lugares que vão ter uma diminuição significativa de tráfego, eles passam a poder ter usos mais tranquilos, como residencial e coisa desse tipo. Finalmente, a alteração nas condições de tráfego que é aquilo que a gente demonstrou. Acho que a gente não precisa falar muito, que é aquilo que a gente mostrou naqueles slides, mostrou como que vai atingir a região como um todo. Enfim, a partir daí a gente faz esse diagnóstico do que é a região, entende mais ou menos o empreendimento e como ele está previsto, porque que ele foi previsto e como ele está justificado, como será executado, ele em termos de impactos ambientais, o que isso, tem essa condição de projeto, implantação e alteração do futuro, o que ela gera e a partir disso que a gente levantou, nós começamos a pensar no que a gente pode fazer para minimizar esse impacto. Dentro dessas condições de impacto e a obra em si, nós elencamos cinco condições que a gente achou que eram mais importantes ou mais significativas, que deveriam ser não que as outras não devam ser atendidas, mas essas, particularmente deviam ter uma atenção maior para minimizar significativamente os impactos. Primeira condição que nós anotamos, a proximidade do metrô e riscos associados. É uma obra como eu falei numa região relativamente conhecida, mais conhecida do que o metrô foi implantado ali, foram feitos muitos estudos que a gente está aproveitando, se conhece bem o comportamento. De qualquer forma, quando se tem o metrô perto, você está fazendo uma escavação próxima a ele, requer um nível de cuidado na obra que deverá ser atendido dentro das medidas. Outra condição que nós anotamos é, obviamente, época de obra, a gente sabe, é uma época em que basicamente as pessoas só veem os impactos negativos. Então, quem, na hora você não está usufruindo da infraestrutura ainda e por um outro lado você tem realmente um tráfego associado, a poeira, enfim, ruído, que acaba aparecendo nessa implantação. Então a implantação é uma etapa que sempre exige um controle significativo nesse sentido. E outra condição que sempre exige controle, obviamente que uma obra bem cuidada tem muito menos problemas que uma obra que não seja tão bem cuidada. Então a gente sempre aponta essa etapa como uma etapa importante de controle. Outra condição é a condição da população ser realocada. Obviamente é um tratamento que deverá ser dado dentro do sistema da Prefeitura, mais aqui na frente a gente vai perceber isso. E é sempre uma condição de um impacto significativo. Outra condição que nós anotamos é a questão da operação de gestão pública. Quando a obra termina, todo mundo imagina, terminou, a condição está aí implantada então. É normal dentro do sistema de implantação que alguns ajustes sejam feitos. Então obviamente quando a obra começou a funcionar, alguns ajustes de sinalização ou de alguma coisa desse tipo que pode ser alterado eventualmente, exatamente isso que o Leonardo colocou, a mão eventualmente da Maurício Klabin ser for interessante para região, se a CET interessar, pode ser alterada. Esse viário todo que está perdendo o tráfego, pode ser repensado se evitar, dessa maneira como ele está é a melhor maneira, mais isso é uma questão, toda a questão, a partir do momento que ele começa a operar, o próprio empreendedor começa a agregar ainda mais agentes a decisões. Então a subprefeitura, o CET, todo mundo começa a entrar na área de influência do empreendimento e encontrar o melhor equilíbrio dentro do que estava pensado e do que foi implantado. Que é isso basicamente o que a gente está colocando aqui também, que é a questão das adequações



para o tráfego futuro. Dentro desses impactos e dessas questões que a gente levantou, foram estabelecidas algumas medidas mitigadoras e programas. São medidas mitigadoras e programas que essencialmente é uma condição que existe em relação a sistemas viários. Está sempre prevista, conforme problema maior ou menor, mas essencialmente são, é um sistema que tem funcionado, tem sido implantado em algumas, algumas obras que tem demonstrado que esse tipo de tratamento dos impactos é o que tem dado melhor resultado. Então, o que foi pensado num primeiro momento é ter um programa, primeiro de gestão ambiental. O que é um programa de gestão ambiental? Programa de gestão ambiental na realidade é um gerente, é o grande gerente dos impactos e das medidas a serem feitas. O que é isso? É criar uma equipe técnica específica que só controla a questão ambiental, que ela, ela controle os licenciamentos, a validade dos licenciamentos, se as condições que estavam previstas estão acontecendo, se são necessárias medidas adicionais e coisas do gênero. É nominar a responsabilidade do controle de impactos que estão ocorrendo o controle dos impactos e das medidas, se elas estão sendo adequadas, se tem mais alguma medida adicional que deve ser tomada, complementada, alguma coisa desse tipo. Um segundo programa de comunicação social. Dentro de uma obra desse tipo, esse é um programa que acaba sendo muito importante porque todo mundo quer saber quando é que a obra começa, quando é que ela termina, o desvio de tráfego especificamente, quanto tempo que eu tenho que usar esse desvio de tráfego. Eu tenho um problema específico que está acontecendo com a obra, eu tenho uma reclamação, para quem que eu reclamo. Então essa é a função do programa de comunicação social. Cinco minutos? Obrigado, já estou terminando. Então essa é a função do programa de comunicação social, criar um canal entre a população usuária ali da região e os mais variamente atingidos para que esses para que o empreendedor consiga ter acesso a essas, essas condições que eventualmente não estão adequadas e consiga agir em cima disso. Finalmente, outro programa de desapropriação e reassentamento. Na verdade, o Leonardo já colocou de desapropriação e reassentamento. Então se espera, na verdade, é uma realocação, é uma idéia de realocação da população que será atingida. Não está previsto essencialmente a desapropriação. Nessa realocação, esses programas, a Prefeitura tem uma, uma metodologia de tratamento que trata essencialmente as obras que ela participa e que inclui, na verdade, a realização de um cadastro dessa população, que existem só estimativas até hoje, não existe um cadastro específico. Essa população vai ser recadastrada, as benfeitorias existentes nos terrenos são levantadas, é levantado o valor e é oferecido assistências, geralmente é oferecida assistência social, ajuda de mudança e integração a um programa habitacional da Prefeitura e/ou uma compensação financeira que seja ao invés da entrada em um programa habitacional da Prefeitura. Obviamente é uma coisa que se sabe, a Prefeitura não tem um projeto habitacional na região e nem irá ter, então, a partir do cadastro desta, desta situação existente no local esse, haverá um ajuste fino dessa, dessa condição específica de oferta. Outras medidas mitigadoras do programa previstas, estudos de projetos e autorizações e medidas durante as obras, a gente vai ver no próximo slide, está um pouquinho mais aberto para gente discutir um pouco. Finalmente tem aqui um programa de compensação ambiental. Um programa de compensação ambiental é uma obrigatoriedade da legislação. Foi previsto meio por cento do valor do empreendimento como compensação ambiental e obrigatoriamente deverá ser levado a uma unidade de conservação de proteção integral. Na região não tem nenhuma unidade de proteção integral que é uma unidade onde o público não teria acesso, então como ideia, na verdade está fechado junto a Secretaria do Verde e Meio Ambiente, a gente está prevendo a destinação desse valor para uso junto ao grupo lá de biodiversidade, a manutenção da biodiversidade da Secretaria do Verde e Meio Ambiente e tem uma série de áreas lá no sul do município que pretendem ser preservadas, que estão sendo paulatinamente angariadas aí para serem colocadas como unidade de proteção integral. Rapidamente, então naqueles dois, dois itens quais são as medidas mitigadoras, e como a gente vai controlar os impactos negativos da obra, estão previstas medidas de estudos de projetos e autorizações. Uma condição de monitoramento geotécnico, na verdade a própria obra já conta com isso. A obra já conta com isso e a própria fiscalização já conta com isso. Nós estamos prevendo uma condição adicional de controle via equipe ambiental para ter garantia das condições ocorrentes, um plano de ação de emergências para qualquer emergência em relação à obra. A gente ter quem vai ser acionado, em que condição vai ser acionado, quem é o responsável, especificamente, isso definido antes da obra. Tráfego e sinalização de segurança, essencialmente para durante a obra, como isso vai funcionar, os veículos da obra, como é que eles vão circular, enfim, em que condições eles vão circular, por onde e horários e coisas desse tipo. A obtenção de licenças e autorizações eventuais que vão ser necessárias já na etapa de implantação, tipo corte de vegetação e coisas desse tipo e o tratamento das áreas contaminadas que é quase que essencialmente aquela questão de um posto que a gente falou com vocês, um setor na CETESB. Isso deverá seguir os trâmites específicos pra resolver essa condição. Finalmente, terminando dentro nas medidas durante as obras que a gente falou, a implantação é sempre uma etapa chata, uma etapa que os impactos positivos ainda não são sentidos, essencialmente é um impacto, é uma etapa de, de impactos negativos. Então, uma, uma condição que a gente tem, é responsável técnico, é o estabelecimento nominal de um responsável técnico das medidas ambientais e pelo controle das medidas ambientais e que todo mundo saiba quem está controlando isso é quem é a pessoa a ser procurada em qualquer problema que existe. Treinamento dos trabalhadores para atendimento em todas as situações, seja para destinação de lixo dentro de canteiro, seja para o uso do plano de ação de emergências, coisas desse tipo. Implantação de canteiro, na verdade, está previsto dentro do próprio local da obra, enfim o canteiro basicamente dentro da própria obra, mas garantindo esse canteiro vai ter condições adequadas. A implantação e operação dos planos de emergência e de tráfego essencialmente e controle das operações em si. É, finalmente, a última medida que é o controle de operações, ou seja, de terraplanagem, de execução de túneis, para cada uma dessas operações se prevê os procedimentos que deverão ser adotados. Obrigado.

Mary Lobas: Vamos iniciar a fase de manifestações. Nós temos 40 pessoas que desejam se manifestar, quatro entidades da sociedade civil e 36 pessoas dos presentes. Bom, então como nós anunciamos, nós encerramos as inscrições. Pelo roteiro das audiências públicas é previsto cinco minutos para as entidades e dois minutos para os cidadãos que não representam especificamente entidades. A Secretaria por um critério, tem dado cinco minutos para todas as pessoas, sejam representantes de entidades, ou cidadãos independentes. Então nós temos 40 pessoas que vão falar e que tem cada uma delas, se quiser usar, cinco minutos. Vamos, então, fazer as intervenções isso significa, se todos mantiverem suas inscrições e falarem, talvez nesse mesmo tempo, será de três horas e meia. Então, isso na parte das intervenções de vocês, mas também é claro, tem as respostas, os comentários dos empreendedores. Assim,



eu peço que as pessoas que se sentirem contempladas com as intervenções daqueles cidadãos que os antecedem, podem declinar, assim teremos mais tempo de diálogo entre os empreendedores e vocês presentes na Audiência, mas vamos então seguir. Eu peço que os cinco primeiros venham para frente. A cada cinco intervenções, eu passo a palavra para o Secretário de Obras, para fazer os seus comentários. Vamos anunciar os cinco, que já podem ficar aqui na à frente, então ganhamos tempo com isso. Eu vou chamar os cinco primeiros. Tem um microfone ali, se vocês já puderem ficar a postos para agilizar. Chamo Milton Flávio, Oswaldo Luiz Baccan, Stalen, Alexandre Chamas e Paulo Caetano. Milton, eu peço que vocês se identifiquem, está sendo gravado, repetindo, sempre que vocês forem se manifestar, o nome e a entidade para gravação que será transcrita a ata.

Milton Flávio: Bom, o meu nome é Milton. Eu estou aqui na qualidade de representante e procurador do Condomínio Klabin Residence. Falo em nome de 30 moradores, muitos deles se inscreveram para falar, 30 casas, não moradores, 30 famílias. e portanto se for necessário, Presidente, eu gostaria de, acho que não vai ser, mas se for necessário, tomar alguns minutos dos outros moradores. Bom, excelentíssimo senhor Presidente do Conselho, Secretário Eduardo Jorge, na qualidade de procurador do Condomínio Klabin Residence, tendo em vista o estudo de impacto ambiental apresentado, nós gostaríamos de apresentar alguns comentários acerca de questões aventadas. Como mencionado, depende-se do EIA-RIMA que o projeto em questão a ser executado em áreas públicas, não demandando a desapropriação de áreas particulares. Todavia, algumas versões do traçado apresentado e em poder da Prefeitura conotam, não estou dizendo que comprovam, mas conotam a possibilidade de desapropriação parcial do Condomínio Klabin Residence. Um condomínio com mais de 30 famílias como eu disse antes. Desnecessário dizer a respeito disso, a respeito da estabilidade jurídica e dos prejuízos gerados com o desencontro das informações fornecidas pelos órgãos da administração e pela imprensa que ora anunciam que não haverá qualquer desapropriação, e ora sugerem que parte das casas do condomínio seriam efetivamente desapropriadas. Por outro lado, salta aos olhos o fato da existência do Condomínio Klabin Residence não ter sido sequer considerado nos estudos em questão. Tal falha por si só macula qualquer pretensão atual de aprovação dos projetos com a consequente emissão de licenças da forma como foi apresentada. Antes com os serviços citados, diversas questões necessitam ser elucidados. Muito embora o parágrafo 1º do inciso, o parágrafo 1º do inciso 4 do artigo 525 da Constituição Federal, preveja a necessária publicidade do EIA-RIMA, todas as informações levantadas até a presente data pelos moradores foram obtidas de forma espontânea às suas expensas, mediante diligências realizadas junto aos mais diversos órgãos da administração pública. No mesmo sentido, o artigo 2º, inciso 2 do Estatuto das Cidades prevê a gestão democrática por meio da participação da população e de associações representativas de vários segmentos da comunidade na formulação, execução e acompanhamento de planos, programas e projetos de desenvolvimento urbano. Entretanto, a ausência de reuniões até aqui prévias com os moradores das áreas envolvidas na intervenção, comprovam que não houve efetiva e desejada a participação popular nesse projeto até a presente data. Também não tivemos notícia, notícia a respeito, da fase de comentários prevista no artigo 11, parágrafo 2º da Resolução nº 1/86 do CONAMA. O artigo 4º, inciso 6 do Estatuto das Cidades impõe também a utilização de instrumento do estudo prévio de impacto de vizinhança em obras que importem no carregamento de tráfego. Não obstante isso, não tivemos notícia também a respeito da realização desse instrumento. O artigo 5º, inciso 3 da Resolução, a mesma Resolução do CONAMA determina que o estudo de impacto ambiental defina os limites da área geográfica a ser direta ou indiretamente afetada pelos impactos, determinada a área de influência do projeto, considerando em todos os casos, a bacia hidrográfica no qual se localiza. Entretanto, como se disse, as áreas afetadas não foram adequadamente definidas, tanto é verdade, que o Condomínio Klabin Residence não foi sequer considerado no estudo debatido. Diante da definição, da nova definição de limites da área geográfica que certamente ocorrerá, resta saber ao certo se haverá ou não a desapropriação de áreas particulares e, se o caso, em que medidas exatas tais desapropriações ocorreriam. Ainda na hipótese de haver tais desapropriações, esse condomínio requer seja esclarecido de forma minuciosa se todas as alternativas de um projeto sem tal interferência foram tecnicamente esgotadas pela administração. Também diante dessas falhas apontadas, temos certo que não foram identificadas todas as medidas e sopesados todos os impactos negativos ao ambiente em decorrência desse projeto, em respeito ao artigo 6º, inciso 3, da Resolução 001/86 do CONAMA. Da mesma forma, resta analisar no balanceamento dos interesses em jogo na relação do projeto se foram identificados prejuízos e vantagens que advirão para os diversos segmentos sociais, em especial, para os moradores das áreas direta e indiretamente atingidas pelo projeto. Não se tem notícia também acerca da previsão detalhada de medidas mitigadoras dos impactos suscitados conforme determina os artigos 6º, inciso 3 e artigo 9º, inciso 6 da Resolução do CONAMA. Também gostaríamos de saber qual a previsão, ou quanto do orçamento está reservado para a prevenção e correção dos impactos negativos, conforme impõe os artigos 1º e 2º do Decreto 9 mil, 95.733/88. Senhor Presidente, pedindo também e reiterando que seja recebido a nossa manifestação por escrito, de forma mais detalhada, onde vão constar todas as perguntas que restam ser esclarecidas pra que eventualmente a empresa possa responder dentro do próprio processo administrativo. Então eu peço que isso possa ser juntado aos autos do processo administrativo e, da mesma forma, o laudo de lavra do arquiteto Eduardo da Silva Amorim e Maria Claudete Gonçalves que será apresentado em conjunto com a nossa manifestação. Agradeço a oportunidade da manifestação.

Oswaldo Luiz Baccan: Boa noite, senhores e senhoras. Boa noite para constituição da mesa, Presidente Eduardo Jorge que é um velho conhecido de guerra, não é Eduardo? Várias vezes estivemos em algumas audiências. Eu sou presidente da Associação de Moradores da Vila Mariana e a nossa preocupação realmente às exposições dos Secretários, da obra, do engenheiro do EIA-RIMA é, a gente tem visto realmente um descaso em relação a algumas pessoas. Quando se fala em favelas e não comunidades, aonde nós temos pessoas que trabalham, que tem sua atividade, está sendo aqui tratado, gente, como comunidade e não como favela. Eu gostaria de deixar bem claro isso aí. Segundo lugar, as árvores bonitas ou bonitinhas são árvores que são antigas, nós gostaríamos que fossem preservadas ou deslocadas para algum lugar aonde pudesse ser usada na Vila Mariana, porque a Vila Mariana vem sofrendo, sofrendo exatamente esse problema de furarem aqui, derrubarem lá, nós estamos sofrendo com metrô, já tive problemas enormes com a linha lilás. Participei de audiências públicas preliminares e nós estamos realmente preocupados com o que vai virar a Vila Mariana o que que está virando a Vila Mariana, na realidade. Eu nasci nesse bairro há 53 anos, vi crescer esse bairro, vi os metrôs e tudo o mais, isso é necessário, esse complexo também é necessário para ter um fluxo maior de carros, mas se fala muito em vias para carros. Agora e o coletivo, a nossa parte



coletiva de ter o ônibus mais, mais atuações em relação a essas técnicas. A gente não tem visto muito, viu? A gente tem visto mais em relação às vias públicas pra automóveis. Eu não sei se é para favorecer algumas, algumas montadoras ou alguma coisa, mas nós temos que tentar é tirar das ruas esses carros através de vias rápidas com uma forma de locomoção adequada às comunidades e nós temos tido problemas seríssimos exatamente por isso, tá? Nós temos que haver uma coesão entre as Prefeituras, para que também o ABC também possa colaborar conosco, porque essa pessoa que passa pela Vila Mariana está realmente vindo, indo pro ABC. É a grande maioria que passa nesse sentido. Então nós temos que ter hoje uma consciência comunitária de que tudo o que vai acontecer aqui na Vila Mariana não é uma coisa muito simples e sim uma coisa que vai complicar para ter uma compensação grande. Outra coisa, nós temos um córrego do Sapateiro que, inclusive, eu não sei qual é a distribuição desse córrego que vai do Pastorinho praticamente e vai em direção ao, ao Ibirapuera, inclusive com contaminações que já houve no passado, nos preocupa muito também saber se não foi inscrito em nenhuma dessas conotações que foram colocadas sobre esse córrego que já uma vez teve problema com outra favela, com outra comunidade, e nós estamos preocupados em colocar essa situação, tá? A comunidade é muito importante, nós temos que colocar. Então eu gostaria de agradecer realmente a todos e também dizer que esse projeto deveria ser mais debatido com as comunidades, com nós associações de moradores que temos essa implementação para poder falar sobre essas obras. Muito obrigado.

Stalen: Independente do meu conhecimento técnico não ser muito específico da área, eu sinto que uma faculdade, uma entidade de formação profissional que reunisse muitos problemas com a questão do trânsito. Eu concordo que o transporte público deve ser valorizado, deve ser implementado na região, como já é, mas eu tenho a impressão que essa obra vai trazer um impacto muito positivo no trânsito, não só da Sena Madureira, mas toda a região. Eu muitas vezes, eu saio da Sena Madureira para ir até a França Pinto, eu demoro 45, 50 minutos para andar quatro quarteirões. Isso em função de todo o fluxo que se tem hoje na região. Principalmente para construção do complexo João Sayad lá em embaixo que jogou todo o trânsito para cima e sem vazão. Eu entendo que existem a serem preservados. Eu até entendo que nossa flora é uma flora. Eu vi aí no dossiê demonstrado nas plantas, eu percebi que algumas não foram relacionados, o ipê, o ipê branco e o ipê rosa são árvores também em extinção, mas eu acho que eu confio plenamente que o poder público vai tomar as providências para que a parte de flora, fauna, de rebaixamento da parte de árvores vai ser tomado. E é o que eu vejo. Eu estava tentando sair da Vila Mariana para ir pra outro bairro. Quando eu soube do túnel, procurei os órgãos públicos, fui informado. A própria subprefeitura, a própria Secretaria sempre me deu todo o apoio, toda a informação. Então, se eu não tive mais informações, é porque eu não fui buscá-las, eu estou hoje seriamente empenhado em voltar a investir aonde eu estou lá na Vila Mariana, e acredito muito que essa obra vai trazer um impacto muito positivo. Eu agradeço à mesa e a todos que me ouviram. Eu agradeço, obrigado.

José Jorge Curi: Boa noite a todos. Meu nome é Jorge Curi, eu sou síndico do Edifício Terraza da Vila Mariana, localizado na Rua Itapriás, exatamente ao lado do Hospital Sepaco. Tudo o que nós vimos aqui foi bastante esclarecedor eu já havia examinado o projeto anteriormente e representando também outros moradores da Rua Embuaçu. O contingente de moradores, de casas que tem estamos assistindo também a uma construção de inúmeros prédios, com muitos moradores. São prédios altíssimos e prédios com apartamentos de primeira linha, vamos dizer assim, e que todo mundo está preocupado com o impacto que o trânsito, a fluidez do trânsito vai refletir na nossa região. Principalmente porque eu vejo, conversando com todos os outros moradores, que nós temos um desemboque que vem da Sena Madureira, saindo na Rua Embuaçu que é uma rua extremamente estreita, que hoje já vive congestionada, subindo pela Rua Itapriás que é exatamente ao lado do Hospital Sepaco, onde tem ali o posto de pronto-atendimento e além disso tem entradas para estacionamento de médicos e funcionários, e que se hoje já está congestionada, muito mais vai ficar quando captar todo esse, esse fluxo de tráfego, desembocando pela Embuaçu e subindo pela Itapriás. De mesma forma quem vem do ABC, do Ipiranga vai pela Vergueiro descendo no emboque do túnel no sentido inverso deverá, com certeza, congestionar as nossas vias, se não for feito um trabalho de adaptação dessas, dessas vias para receber esse a mais de tráfego que vai acontecer. Não foi comentado aqui também como é que ficarão os trajetos de caminhões e ônibus que mesmo fora, no caso dos caminhões, fora dos horários normais de circulação, eles deverão estar passando à noite e nos horários que lhe serão permitidos. Então, não foi dito como é que ficará o tráfego de caminhões e ônibus que se não podem passar por dentro do túnel, certamente estarão passando pelas vias adjacentes, e com isso sobrecarregando mais essas ruas que são extremamente estreitas. Fala-se também que o túnel vai interligar Sena Madureira com a Ricardo Jafet. Ora, ele não está interligando com a Ricardo Jafet, está parando no meio, e a Ricardo Jafet continua longe. Se hoje observamos que essas vias de acesso a Ricardo Jafet já estão congestionadas, muito mais ficarão com esse acréscimo de trânsito que, que deverá ocorrer. São pontos que consideramos importantes e falando em nome dos moradores das casas e dos edifícios, não estamos vendo como é que essas ruas mais estreitas serão tratadas. É isso que eu queria colocar. Muito obrigado.

Larissa Rizzi: Boa tarde. Gostaria de ter cedido o meu tempo ao técnico que tem mais habilitação para falar a respeito dessas questões, então eu vou falar de forma mais apaixonada como moradora o que nos parece como cidadãos é que essa audiência e todo o EIA-RIMA, o Estudo de Impacto Ambiental que já foram consultados na internet, parecem um verdadeiro embuste para cumprir os protocolos legais. As informações que constam do EIA-RIMA que está disponível na web e que foram ratificadas aqui são baseadas em dados antigos, em fotos desatualizadas onde não aparecem as edificações novas, não só de residências, de casas como também de prédios, de prédios que estão sendo vendidos ainda na área de interferência direta desse traçado. Onde se mostra o desemboque com suposta favela, mas na verdade um condomínio regular que recebe e paga os seus IPTUs e isso não aparece nesse traçado e pode ser comprovado por qualquer um que for. Então, eles insistem em dizer que isso será resolvido na fase executiva, mas é certo que as normas técnicas exigem que a obra e a licitação sejam precedidas desses estudos com base em dados reais. Nós não somos contra o, contra o túnel nem contra qualquer obra viária que seja para o bem da cidade, mas nós exigimos que isso seja feito com transparência e respeitados os direitos individuais homogêneos das pessoas que estão aqui presentes. Para finalizar, nós pedimos que vocês passem por aqui. Dentro das questões colocadas, temos a questão do Sr. Milton Flávio do Condomínio Klabin. Efetivamente as áreas que serão afetadas serão as áreas públicas, não haverá desapropriações, todos os estudos, todo o aprimoramento que foi feito no projeto foi no sentido de



se evitar desapropriações. Mesmo porque elas não trazem nenhum benefício para o órgão público, elas apenas acabam causando transtornos sociais, apesar de toda a questão financeira a ser vista e revista. Existem processos legais para que seja feito isso, mas há, não há interesse nenhum do órgão público em fazer desapropriação e até por isso novos levantamentos estão e vão sendo feitos na medida em que nós possamos fazer com que todo esse trajeto se dê com o menor impacto em todas as áreas privadas. É colocar que o condomínio não foi considerado não foi o que foi espelhado em todo o trabalho que foi desenvolvido desde o início desse projeto. O condomínio foi sim. Foram feitos levantamentos, tanto levantamentos aerofotográficos. Não consta do EIA-RIMA – Não tem nada. Foram levantamentos, feitos no local. Eles estão inclusive, sendo feitos, toda a equipe de topografia tem trabalhado para que possa ser feito toda adequação e o próprio EIA-RIMA considera e o condomínio, ele foi considerado sim. Quanto ao Seu Oswaldo, o presidente da Associação da Vila Mariana, realmente nós temos que tratar a comunidade como ela deve ser tratada, o senhor tem toda a razão e para isso a Prefeitura de São Paulo tem na sua Secretaria de Habitação, áreas voltadas totalmente para a comunicação social, para comunicação junto às necessidades e carências respeitando todas as exigências de Ministério Público, todas as exigências legais e levando em consideração o tipo de moradia, os anos que as pessoas lá, lá vivem para que possa ser dado o tratamento, o mais digno possível. Com relação à questão do trânsito é bom colocar que a Prefeitura de São Paulo em parceria com o Governo do Estado tem investido de forma inédita em relação a governos anteriores, colocando dinheiro no metrô. Então, a região que nós estamos falando, ela vem sendo beneficiada pelo prolongamento da linha verde. Existem estudos do prolongamento da linha 17 e outros estudos em parceria com o Governo do Estado e a Prefeitura de São Paulo, mais a linha 5, a linha lilás também aonde a Prefeitura tem aportado recursos e o próprio, o próprio corredor metropolitano ligando o ABC com, com a Cidade de São Paulo. Então, essa é uma obra que visa o atendimento ao que está previsto na Lei 13.885 que é o plano regional estratégico da, da subprefeitura da Vila Mariana que prevê toda aquela melhoria do anel, todas as ligações que nós podemos apresentar na exposição e somar junto todo o investimento que tem sido feito no transporte coletivo, parceria Prefeitura e Governo do Estado. O aumento do fluxo citado pelo Sr. Jorge Curi, ele é uma questão que foi até levantada dentro do EIA-RIMA que é a questão que são as adequações que têm que ser feitas a medida em que se conclui a obra. Sendo verificada a necessidade de mudança de mãos, sendo verificada a necessidade de tirar estacionamento das, das ruas, deixar as ruas sem estacionamento e criar toda essa melhoria. O sistema final de emboque e desemboque, ele já é existente hoje. O que nós temos hoje, nós vamos permitir um melhor fluxo e um fluxo mais racional desse movimento de uma interligação e alternativas de ligação pra cidade. E, conforme colocado aqui pela Sra. Larissa, nós temos acompanhado com novos levantamentos com atualizações e vamos fazê-lo até que se tenha o projeto executivo que, reforço, irá brindar de uma forma que nós tenhamos as melhores soluções e com o menor impacto na, na vizinhança. E as comunidades que foram levantadas tanto junto com a Secretaria da Habitação, nós temos até dentro do, do cadastro do HABISP as, as comunidades Souza Ramos e Coronel Luiz Alves que estão efetivamente em cima de área pública e não houve a regularização destas e já foi passado à Secretaria da Habitação os levantamentos necessários, a estimativa de, de início da obra, a partir de assim que tenhamos a liberação do licenciamento para que num cronograma conjunto, a habitação possa dar todo o atendimento às famílias e que nós possamos começar a implantar todas as medidas mitigadoras que nos forem passadas pela Secretaria do Verde. Também, até querendo colocar até mais uma fala do Sr. Oswaldo, quando nós sugerimos no EIA-RIMA como deve ser feita a, a compensação, seja ela na zona sul ou não. Toda a determinação de como ela efetivamente deverá ser feita, será seguindo as regras da Secretaria do Verde e do Meio Ambiente que historicamente em todos os empreendimentos que nós temos participado, seja só da Prefeitura, como da Prefeitura junto com o Governo do Estado, tem privilegiado que toda compensação, além de compensar efetivamente, traga ganhos ambientais na região da execução das obras.

Marcos Penido: É, gostaria de esclarecer, algumas coisas que foram colocadas. A primeira questão da história do condomínio não constar, eles têm que entender. Não é feito um cadastro. Esse cadastro, ele é feito em cima das áreas que serão efetivamente onde o empreendimento será locado em cima. Então, não é feito das áreas, não é feito um cadastro das áreas que estão ao lado. Exatamente daqui a seis meses vai ter um, não Você vai fazer uma casa e não vai no lugar para olhar o terreno? Pelo amor de Deus! As áreas que serão, efetivamente sofrerão intervenção, não é o caso do condomínio. Nós estamos desde 1970. Ele não conhece o lugar. Ele nunca foi lá. – O condomínio, existe desde 2004.

Presidente do CADES- Dr.EDUARDO JORGE: Então, eu vou suspender aqui porque vai ter outras rodadas e eles vão poder continuar dialogando com vocês, então vamos continuar, chamando de cinco em cinco e aí na sequência os empreendedores vão respondendo e vão aprofundando. Eu preciso de um esclarecimento importante, que esse processo participativo previsto pelo SISNAMA, essa audiência pública é um elemento. Isso não está, e já falei no começo para os que estavam aqui presentes. As medidas mitigadoras, por exemplo. Todo o estudo, o que vai ser exigido, a compensação, onde vai ser compensação. Isso passa pela análise da área técnica da Secretaria. Passa pela decisão do Conselho Municipal do Meio Ambiente. Nós estamos longe de chegar ainda à decisão final do que vai realmente ser efetivado. Então, vocês precisam saber que o processo participativo da qual é importante, ele está em curso. Dentro do processo de elaboração da obra também, ele é influenciado pelo processo participativo, senão não teria sentido ter o processo participativo. Então ele vai influenciando aos poucos até chegar à obra efetivamente licenciada pela Secretaria do Verde e do Meio Ambiente. Então, vamos seguir a sequência, mais cinco pessoas fazem as colocações. Passo novamente a palavra para o Secretário para irmos crescendo no nosso diálogo aqui. Eu peço que as pessoas que se foram esclarecidas as dúvidas, que elas abram mão, que nós avançamos na lista dos 40 inscritos. Obrigado.

Marcelo Penha: Autoridades, membros do CADES, senhoras e senhores, muito boa noite. Eu entendo que todo esse processo, há uma incoerência total nele, pelo seguinte. Estudei, li o EIA que está publicado na internet. Bem como efetuei vistas ao processo administrativo para a construtora que ganhou a licitação. E efetuei também algumas cópias do processo pagando emolumentos públicos para isso. Aqui estão os documentos de vistas e de requerimento. Esqueci de falar que sou engenheiro civil e moro no Condomínio Klabin Residence. Muito bem como que não pode ter



sido considerado o nosso condomínio nesse estudo? Hoje à tarde fui lá pedir pessoalmente a largura deste terreno com licença o terreno está aqui, tá? Aonde vai passar a futura avenida mostro a todos aqui. A medida que obtive, a menor medida delas deu 20,45 metros. Ora como uma avenida de 23 metros vai caber aqui? Ou vai haver desapropriação ou não? Inclusive as fotos citadas mostradas, as imagens mostradas aqui é do Condomínio Residencial Klabin e não do Klabin Residence. Outra questão importante que abordo é existe uma linha de alta, de uma rede de distribuição de energia da Eletropaulo que será, que segundo o projeto, está no canteiro central dessas quatro faixas. Como que vai funcionar isso? Qual será a garantia que, como funciona o veículo a abalroar essas torres? Como é que vai ser feito esse serviço? Na segunda-feira agora eu procurei a Eletropaulo, ela não tem conhecimento algum desta obra. Ora, como não tem? Portanto, considero que o Estudo de Impacto Ambiental está incorreto em como o projeto básico apresentado nos autos da Prefeitura que tenho cópia aqui oficiais. Muito obrigado.

Eduardo Amorim: Boa noite à mesa, aos participantes, moradores envolvidos no processo. A pedido do Residencial Klabin eu fiz algumas análises a partir do material que está disponível na Secretaria, no site na Secretaria do Meio Ambiente. Me deparei com três questões que eu queria deixar depois com vocês, inclusive, para análise e como sugestão. Primeiro a questão do Estatuto da Cidade que já foi colocado. Eu entendo que deveria, antes da audiência, várias reuniões terem acontecido com os moradores envolvidos. Talvez muito das dúvidas, dos questionamentos, as inseguranças teriam sido sanados, se isso houvesse antes. Não na audiência, a audiência para gente é uma consolidação para essa análise que não estão disponíveis no site. Então, tem assim: conforme o desenho anexo. Só que esse desenho não está em anexo, não está aberto. Já foi dito, mas reforçando, o voo anterior, quer dizer, se o condomínio já tem cinco anos, ele não configura no voo? Quantas outras transformações na região podem ter acontecido, né? Nesses cinco anos, e não foram levadas em conta. Então, se existe o estudo mais atual, que ele seja divulgado. Nós soubemos de uma mudança do traçado hoje. Quer dizer, até então, o traçado tinha, tinha dúvida. E a questão também para análise da minha companheira aqui, Cláudia Maria Claudete, especialista em mobilidade urbana, sobre o traçado. São algumas sugestões que eu queria deixar para que fossem colocadas. E a grande preocupação é que finalizando para não prolongar, que entendo que ele deveria ser feito o EIA-RIMA, a partir de novas informações e com divulgação desses projetos todos que não estão acessíveis. Então isso a gente rebate em vários momentos. Quer dizer, se eu tenho um diagnóstico a partir do levantamento por estimativa, meu diagnóstico tem algum problema e minha intervenção vai ter também, né? Toda forma de conhecimento que a gente lida no dia a dia passa por essas três fases: levantamento, diagnóstico, intervenção. Se no levantamento não consta todos os envolvidos, ele tem algum problema que deveria ser feito e, entendo, que mais audiências como já foi dito pra que esses processos todos sejam esclarecidos. Mais ou menos por aí, eu gostaria de deixar encaminhado isso aqui, protocolado essas considerações.

João Carlos: Eu sou o João Carlos, do Residence Klabin também. Primeiro ponto que eu queria saber é, se não houve aprovação de EIA-RIMA, como é que a obra, a licitação já está homologada e adjudicada? Se ainda não há aprovação de EIA-RIMA primeiro. Segundo, vocês esqueceram três pontos aqui de falar. Vocês vão mudar o congestionamento de local, vocês vão tirar da frente do Pastorinho e vão colocar do lado do prédio do síndico aqui, meu amigo, que vai ficar justamente lá o congestionamento. Vai ficar ali, né? Outra coisa vocês vão rebaixar o lençol freático. Foi feita análise da estabilidade do solo? De quem está em cima provavelmente o Pastorinho alguma coisa que não vai estar em cima? Não foi falado. Outra coisa inversão de água pluvial. Vocês já viram como fica a Ricardo Jafet em dia de chuva? Vocês vão tirar lá da Sena Madureira para jogar para o outro lado. Outra coisa, outra coisa por quê que colocaram uma foto aérea com 10 anos atrás? Quando vocês mostraram, correram com a foto de um lado para o outro bonitinho, só que a foto tem mais de 10 anos. Tem o Google.maps aí, é super fácil de conseguir. Mapear a cidade, vai pelo Google, é fácil, entendeu? Outra coisa vocês falam em não desapropriar, mas se você pegar todas as plantas que a gente tem acesso, tem uma faixa de três metros cortada sem contar na frente do condomínio. Ah, vamos mudar. Qual é a garantia? Escrita, aonde? Entendeu? Outra coisa numa avenida de 23 metros não cabe nem 20. Provavelmente vão sacrificar calçadas, ou central. Isso quer dizer que a gente vai ter uma avenida a um metro do muro. Qual é a garantia que a gente tem da estabilidade da avenida? E como isso vai garantir a estabilidade móvel? Tá? Então é isso que eu queria saber tá? Muito obrigado.

Maurício Moreira: Boa noite. Eu talvez não tenha o poder da palavra e a versatilidade que vocês têm como acostumados a audiências desse tipo. Sou diretor de uma empresa multinacional. Tenho outro tipo de facilidade em outro tipo de reunião, então vocês me perdoem alguma falha que eu cometa aqui. Muito já foi falado por colegas moradores eu não quero ser redundante, mas o que me deixa preocupado é isso que o João acabou de dizer, que nós vamos, e foi comentado antes também. Nós vamos mover o trânsito para a Ricardo Jafet, mas de fato a Ricardo Jafet está distante de lá. Então, não existem alternativas dessa desembocadura do túnel ser feita além, de onde está sendo prevista hoje? De forma a amenizar os impactos? Como morador do condomínio, eu me pergunto também, como foi colocado agora, um caminhão passando a dois metros da minha janela vai ficar gostoso de dormir, né? Maravilha. Então, quais são as alternativas de amenizar esse impacto do trânsito passando? Porque de madrugada hoje a gente já não aguenta os caminhões descarregando material nos prédios porque não podem, pelas novas leis da cidade circularem, imagino o que vai acontecer de madrugada quando nós todos queremos ter o nosso merecido sono para trabalhar no dia seguinte. Então, quais são as alternativas de melhoria ou de amenizar o impacto para quem vai estar tentando dormir naquele condomínio a um metro do caminhão passando? Essa desembocadura do túnel deveria ser muito bem repensada. Isso é o que nós vemos muito claramente. Sabemos que uma obra desse tipo pode desvalorizar ou até valorizar um imóvel ok. Mas com certeza absoluta o Condomínio Klabin Residence vai deixar de existir como um condomínio de classe média de casas de aproximadamente 1 milhão de reais como qualquer casa vale hoje nessa explosão do mercado imobiliário que aconteceu. Então, todas as nossas economias de uma vida inteira, talvez os



senhores não sintam porque não são as suas casas, vocês não moram lá, para mim vai doer muito, eu ter a vida inteira ter economizado esse dinheiro e minha casa agora não valer metade do dinheiro. Obrigado.

MARIANA: Boa noite a todos. Boa noite à mesa. Boa noite a todos. Eu sou médica e eu queria discutir algumas coisas da área médica. Em primeiro lugar, pelo o que eu entendo de meio ambiente, o meio ambiente é composto por tudo o que está aqui, a parte física, a parte de seres vivos, inclusive, de seres mortos. Então, eu queria saber se existe a possibilidade de algum estudo sobre o impacto disto diretamente nos seres humanos envolvidos. Eu sei que há um impacto positivo para quem fica menos tempo no trânsito, mas com certeza também, há um impacto negativo para as pessoas que estão diretamente afetadas e a saúde mental, eu acho que todo mundo sabe, é o principal problema de saúde pública e isso não foi também cogitado em nenhum dos momentos. E a saúde mental de todas as pessoas afetadas, ela deveria ser avaliada de alguma maneira. Há outro quesito que eu queria só discutir é que assim: nós temos avaliado esse EIA-RIMA há bastante tempo, nós não encontramos nenhuma foto e nenhuma linha, nenhum parágrafo que citasse o nosso condomínio. Como foi aqui dito que foi avaliado o nosso condomínio, eu gostaria que alguém, por favor, ou lesse ou que mostrasse uma foto em que o nosso condomínio está contemplado porque de 10 pessoas, infelizmente ninguém conseguiu achar, talvez a gente que esteja errado, né? Ah, outra coisa, existe velocidade? Para essas pistas? Porque está saindo de um túnel e está indo para dentro de uma área residencial, ao lado de um hospital. O número de carros que entra nos prédios ali não pode ser uma via rápida, porque senão a gente vai ter morte e acidente. Então, eu acho que talvez esses 10 anos que avaliaram essa obra, talvez desde 1970, essa fosse uma obra fundamental da maneira que ela está feita hoje, porém hoje mudou, a região mudou, o número de carros mudou e vocês têm que acompanhar essas mudanças. Já falaram do estreitamento? Eu queria saber se existe uma medida mínima para oito pistas. Parece que são 23 metros. Se há obrigatoriedade de calçadas nas pistas locais? Porque se não houver, onde é que as pessoas vão passar? E qual que é a medida da rua que existe lá hoje? Qual é a medida do espaço? Que parece que é 20 metros. Isso ainda não consegui entender. Como é que vai ser 20 metros, 20 metros e 45 medido por mim hoje. Portanto eu queria saber como é que a gente vai assim, acertar essa matemática sem haver desapropriação. Eu queria saber aonde é que essa linha de transmissão vai ser alocada e porque que ela não foi citada em qualquer momento, sendo que não pode haver nenhuma construção abaixo dessas linhas de transmissão. Pela Vila Mariana inteira, como para outro qualquer lugar que existe essa linha de transmissão, E como é que a gente vai passar com um carro? Será que o carro é mais protegido que uma casa? Qual é o valor máximo possível da reserva para reparação ambiental? Porque que foi escolhido meio por cento? Existe um valor máximo? Porque não atingiu o valor máximo? E se o impacto é local, a zona sul é imensa, então porque que a gente está pensando em investir na zona sul numa área que não vai trazer nenhum benefício direto às pessoas que são diretamente influenciadas negativamente? A gente não é contra o túnel. Nós somos pessoas conscientes, nós temos civilidade. Nós queremos o bem para população. Só que nós somos também população. Nós queremos ser tratados igualmente. Então, se nós já estamos aceitando talvez um impacto negativo, porque não pensar na gente, em trazer alguma coisa positiva para nós? Para nossa região, a nossa população. Bom, há garantia, alguma garantia de que o novo EIA-RIMA que a gente acredita que ele deva ser feito ele conseguirá enumerar desta vez sem nenhuma falha, todas as condições do local? Qual é a garantia que a gente tem que os técnicos que vão lá vão conseguir enxergar todos os imóveis existentes? Porque eles foram, eles mediram, eles fotografaram e eles não conseguiram enxergar 30 casas. Qual é a nossa garantia? Eu queria só finalizar, dizendo que é assim, a prevenção, a definição de prevenção é a informação que antecede o acontecimento de um mal. Nós estamos aqui para informar que se nada for feito, um mal vai acontecer. Nós não estamos para brigar, nós estamos para prevenir. Só que essa informação tem que ser levada a sério e tem que ser reavaliada. E que eu confio muito na Secretaria de Meio Ambiente, porque ela nunca demonstrou nada diferente, para que ela possa levar esse processo pra que ele seja realmente adequado, transparente e que todos nós que estamos aqui presentes quem sabe recebamos, nós deixamos o nosso e-mail. Talvez a gente possa receber uma comunicação individual sobre tudo o que vai acontecer que é do nosso interesse e não ter que ficar passando isso na internet. A pessoa que disse que está muito bem informada, eu sinto muito, ela está informada de coisas que não foram demonstradas aqui. Todos os outros mapas não correspondem ao último mapa que foi mostrado aqui. Então, ele está satisfeito com informações incorretas. Só para finalizar. Um EIA-RIMA tão mal feito, ele pode impossibilitar a participação da empresa responsável em outras licitações? Porque isso preveniria bastante mal para toda a população e também para Prefeitura e para o Estado de São Paulo. Muito obrigada.

Marcos Penido: Eu vou tentando responder aqui as questões colocadas. Algumas eu vou falar, outras eu vou pedir ao projetista Leonardo ou, ao Julio que auxiliem. O Marcelo colocou que o condomínio não foi considerado. Eu volto a dizer que todo o entorno foi considerado. É uma questão de, se nos desenhos dos projetos você se atém a área estrita diretamente afetada. Aquilo que não é afetado, ele não aparece no desenho. As exigências da Eletropaulo estão sendo consideradas, inclusive, dentro de um estudo geral da Eletropaulo. Nós já tivemos inclusive reunião com a própria Eletropaulo sobre esse assunto. A questão da licitação ter sido feita, homologada e adjudicada não impede que nós estejamos nesse processo de licenciamento, mesmo porque o início da obra somente poderá ser dado depois da licença prévia onde serão apresentadas todas as medidas mitigadoras que a Secretaria do Verde pedir para que seja obtida depois a licença ambiental de instalação e aí sim poderá ser executada a obra. Com relação às medidas mitigadoras também terão que aguardar aqui por conta de um EIA-RIMA. Tudo isso é analisado, bem como todas as manifestações nessa audiência para que os técnicos do CADES possam elencar as medidas mitigadoras. Eu pediria para o Leonardo que desse uma detalhada com nas específicas de dimensões e outras questões do projeto porque é uma questão mais técnica da próprio elaboração dele. É o seguinte. Com relação à largura da pista que foi colocado que tem 20,46 metros. Na verdade, nós não vamos implantar oito faixas nesse trecho, vão ser quatro faixas. São duas em cada sentido. No trecho de cima, depois do primeiro cruzamento você vai ter as duas vias locais. Neste trecho, em função da largura restrita, nós vamos trabalhar com duas faixas em cada sentido somente, mas aí os 20,46 metros são suficientes e você vai ter passeios na ordem de 2 e meio a 3 metros. Então, isso está pensado, não tem nenhum problema. Qual é a largura da...? Sete metros. Em cada faixa? Em cada pista sete metros, com duas faixas em cada pista, tá? Então, o fato é, eu entendo 14 mais 2 e meio e mais 2 e meio de cada lado, uma linha no meio, uma linha métrica. Então, com relação à largura é isso. Ela cabe, está adequada ao que está se prevendo. Não passa nem



carreta nem moto aí. Com relação à pergunta em relação à velocidade que foi falado. A velocidade, sem dúvida, ela tem que ser baixa na região, ela vai ser sinalizada pra ser baixa. O túnel é uma via livre, mas não é uma via de alta velocidade, certo? O sistema que nós tínhamos pensado não é um sistema de alta velocidade, certo? Toda a sinalização que vai ser feita na região, vai ser uma sinalização pra velocidades baixas, certo? Velocidade de 50 km por hora no máximo que você vai poder operar naquela região. Hoje se você pegar a Maurício Klabin, as pessoas trafegam a velocidades maiores do que essa, certo? Mas em função do fluxo, você vai ter que sinalizar com velocidades baixas, 50 km por hora eu acredito que seja uma velocidade razoável, certo? Ela permite fluidez e não tem, ou melhor, tem um risco um pouco menor do que uma velocidade mais alta, tá? Não é uma via de velocidade rápida. O sistema de drenagem que foi colocado. A drenagem, na verdade, você não tem basicamente mudança de bacia, você tem o trecho da embocadura com alguma precipitação que você pode trazer para Embuaçu. A Embuaçu nós sabemos que tem problemas graves de drenagem, certo? Que deverão ser tratados agora. Nós temos problemas de inundação em chuvas mais intensas, certo? E que vão ser tratados com essa obra. Então, na verdade, você tem uma série de problemas, mas tem uma série de soluções que serão trazidas com a obra.

Julio Scottini: Deixa-me continuar dando esclarecimento sobre a audiência para que haja mais diálogo entre os empreendedores e os cidadãos. O processo de licenciamento com EIA-RIMA, a obra... ela está em andamento. O processo participativo começa com a divulgação na internet, as pessoas podem entrar na internet, vão na audiência, vão acompanhar todo esse processo. Há essa, por exemplo, ou seja o cidadão mostrou o mapa, ele pode entregar esse mapa na Secretaria do Verde, a Secretaria do Verde pode fazer o Comunique-se com o empreendedor para o empreendedor mandar informações. Se o empreendedor se dispuser, pode até recebê-lo lá para mostrar o mapa, então o processo continua. Por isso que eu fico insistindo para não haver uma ansiedade muito grande, porque é um processo que está em aberto. Começou com EIA-RIMA apresentado, mas não terminou. É para isso que tem a audiência, tem a discussão no DECONT, vai ter os Comunique-se para ir aperfeiçoando o processo, e vocês têm oportunidade de participar em diversos momentos. No caso, Secretaria do Verde, apresente questões, a Secretaria pode transformar isso em Comunique-se, se achar, se avaliar que é o caso devidamente, ou se a própria SIURB assim, desejar, no final, sentar com vocês, ela pode marcar reuniões para receber diretamente as contribuições. Então é importante que haja um diálogo para ir aprofundando a nossa discussão. A Secretaria do Verde está aqui para ouvir e nossos técnicos fazem o licenciamento para ir levantando dados do processo. A Secretaria não está para responder algumas questões até eu poderia comentar, mas eu evito porque a Secretaria está aqui para ouvir, receber os dados e ir aperfeiçoando esse processo junto com vocês.

André Albuquerque: André Albuquerque, eu sou morador do Klabin Residence eu acho que, assim, ficou bem claro para a gente que seria muito útil, construtivo, mostrar um novo desenho que o condomínio esteja lá para nós, leigos, na foto o condomínio esteja ali, porque fica muito vago e incerto mostrar uma foto e falar, "Não, nós consideramos", mas eu acho que tem que ser colocado para a gente ter uma noção melhor. Outra coisa que eu ia perguntar, porque eu fico preocupado, é o seguinte: É como que eventualmente o condomínio não vai ser, não é o caso o condomínio vai ser preservado, não vai ter problema. Como que vai ser a via de saída para a gente, entendeu? Se vai ser uma via, não é uma via rápida, mas carro 40, 50 km. Vai ser extremamente complicado para sair. E outra coisa é a travessia de pedestres, quer dizer, nós vamos ficar isolados ali. Nós já temos problema sério atualmente, eu não sei porque até hoje a prefeitura não colocou sinalizador, semáforo ou ponto eletrônico, porque teve uma vez ali no Pastorinho, os carros descendo, entrou um ônibus numa casa, e existem crianças ali, existem pessoas, quer dizer, o risco é altíssimo atualmente já faz tempo, e vai acontecer coisa pior se nada for feito, né? Tem escolas e depois crianças, então como que vai ser essa saída ali na Doutor Barros Cruz especificamente para sair, a saída do condomínio e também para pedestres terem acesso.

Mara De Andrea: Eu sou Mara de Andrea, moradora do bairro, e vou falar e nem vou esperar resposta. Eu não me senti esclarecida em momento algum sobre o impacto dessa obra, até pelo viés da minha profissão, eu sou bióloga. É eu os termos usados, muito significativo, não são muito importantes, isso tudo é muito vago. Nós, diretamente afetados, não nos sentimos esclarecidos. Principalmente em relação às torres de alta tensão e em relação à distância dos túneis, os dois túneis de metrô que passarão lá, porque não só o da linha azul passa lá, assim como o da linha lilás. Ainda vai ter este túnel também. Quer dizer, essa obra além de tudo vai ser caríssima, porque ela vai ter que ir muito mais fundo para depois sair. É o que, como leiga dessa matéria em energia, é o que a gente espera. Entretanto, não há nada que tenha sido apresentado aqui que tenha me esclarecido. Desta forma, como cidadã, eu peço que esses estudos sejam aprofundados e que haja uma nova audiência pública.

Sérgio Orsati: Boa noite. Eu sou morador do Klabin Residence. Pelo que eu já ouvi do esclarecimento sobre a obra e das pessoas que vieram falar aqui até agora, eu ainda não entendi qual é a lógica dessa licitação e desse processo. Ora, se nenhum desenho ficar claro, disponível à população como deveria ser, mesmo que alguém da população leiga tenha que consultar um engenheiro civil ou alguém que entenda, mesmo para quem entenda não está claro o impacto dessa obra. Então até agora sim somos a área afetada e aparentemente parece que o processo vai correr, vai fazer o túnel, que aí é algo que não tem mais volta, e depois. Vai derrubar, vai fazer o que for necessário para concluir a obra, sem mesmo qualquer previsão do custo disso no orçamento. Então não consigo entender a lógica, até porque infelizmente o histórico, falando de Brasil, haja visto o acidente que teve na obra do metrô, aquela cratera e as pessoas do entorno como estão até hoje, no meu ver desamparadas junto ao poder público, que não tem correto ressarcimento das suas perdas materiais, ou seja, pessoas que morreram disso não tem mais jeito, quer dizer, qual é a preocupação realmente com o ambiente que as pessoas fazem parte que os órgãos públicos têm? Eu não estou enxergando, eu não consigo enxergar isso num processo como o que está acontecendo hoje. Parece mais que estamos cumprindo formalidades numa lei, mas de maneira que a obra aconteça de qualquer maneira e não seja avaliado realmente o impacto que isso vai ter na comunidade. É isso que não pode acontecer. A lei diz que tem que ser claro e tem que ser transparente. Era isso que eu queria colocar. Obrigado.



Solange: Boa noite. Sou moradora da Vila Mariana há vários anos, minha família também é moradora do condomínio Klabin Residence e, como já foi dito aqui, todos os que lá moram são trabalhadores há muitos anos, têm ali suas economias aplicadas e lutaram para que tivesse esse patrimônio, mas eu não gostaria de falar efetivamente sobre o patrimônio. Eu gostaria de falar sobre as condições inicialmente e todos já falaram aqui e a minha grande surpresa por a Prefeitura do Estado de São Paulo, aliás, desculpe, da Cidade de São Paulo, a maior cidade do país, a maior cidade da América do Sul, uma das maiores cidades do mundo, apresentar em audiência pública informações imprecisas, informações antigas, desatualizadas e informações que trouxeram mais insegurança ainda do que absolutamente esclarecimentos e certezas, como já foi dito aqui. Agora especificamente sobre a questão patrimonial, e que nos diz respeito diretamente, em relação a todos os moradores do condomínio Klabin Residence, o que eu gostaria de falar é o seguinte: por mais de seis vezes foi dito aqui que não haverá desapropriação de imóveis privados, em particular do condomínio que está ali instalado há muitos anos, desde 2004, propriamente dito. Então eu gostaria de, agora, foi dito inicialmente que essa não é uma audiência pública decisória, que é meramente informativa e participativa aí em relação da prefeitura com os cidadãos. Muito bem, então o que eu gostaria é que fosse afirmado aqui que especificamente mais de seis vezes isso foi declarado e que essa declaração ela seja, então, confirmada para todos os fins, efeitos e para, agora daqui para instalação e implantação do túnel, que efetivamente não haverá desapropriação dos imóveis do condomínio em todo o seu conjunto, não somente das residências que lá se encontram, mas também das áreas comuns do condomínio. Então gostaria que fosse informado, ratificado, declarado expressamente que efetivamente isso não ocorrerá. Muito obrigada.

Marcelo Pedroso: Boa noite. Marcelo Pedroso, assessor do vereador..Aurelio Miguel. Eu queria pedir que fosse feita uma segunda audiência pública, porque tudo que foi falado até o momento não esclareceu a população. O estudo que está disponível na internet é incompleto, então venho solicitar mais uma audiência pública e que, sem desmerecer ninguém, que vocês venham mais preparados, porque realmente o que está sendo dito aqui não está contemplando em nada o que a gente quer saber.

Fernando Prata: Eu gostaria de agradecer a oportunidade, boa noite a todos e todas. Eu acho que, apesar de tudo que já foi dito, eu acho que todas essas reflexões elas não se esgotam. Elas estão extremamente embasadas, eu acredito que muito mais por parte da plateia do que da própria mesa apresentando o projeto, mas ainda algumas considerações eu acho que são necessárias. Quando ele vem e nos apresenta um projeto de 1970, ele desconsidera totalmente as transformações que o nosso espaço público e urbano sofreu. E hoje a gente vive um momento assim que é de total crise em relação a que políticas públicas a gente pode tomar no sentido de conduzir a nossa cidade, e o bairro da Vila Mariana ele está no meio desse problema. Hoje a gente vive uma especulação imobiliária altíssima, nós não temos uma capacidade que comporte esse novo fluxo de trânsito e essa obra ela é de visão curta, como nós já tivemos outras obras que assim aconteceram. Nós temos como exemplo o túnel da Rebouças e da Cidade Jardim, que em princípio iria diminuir o impacto da Rebouças, que ia aumentar o fluxo de trânsito com ligação do Morumbi, e hoje o que que nós temos? Alguém consegue passar naquele túnel sem pegar trânsito em qualquer horário do dia? É muito raro. Então eu acredito que a gente está, assim, à beira praticamente de uma armadilha, de aceitar incondicionalmente esse tipo de obra. E alguns pontos ainda não foram tratados, tá? Ele é composto só de via expressa? Esse desembocamento desse túnel, onde ele vai dar? A gente tira o problema aqui e joga num bairro lateral? Né? Outra coisa: as pessoas, de que forma ela vai poder cruzar essa via expressa que vai atravessar o nosso bairro? Nós vamos virar um corredor de passagem e nós já temos exemplo disso, de corredores com muito menos impacto. Pode ver o corredor da Avenida Santo Amaro. Aquela avenida ela perdeu completamente a vida depois daquele corredor de ônibus. Ele acabou com o comércio, e com toda uma vida local ali. Ela está completamente isolada. Outra coisa: ele fala da impermeabilização do bairro. Que tipo de compensação nós vamos ter? Como a nossa palestrante anterior falou, é tudo muito vago, gente! Um pouco de impacto, algumas pequenas árvores, tem dois cedros que são mais bonitinhos. Não se pensou em nenhum momento em um projeto que tenha realmente uma sustentabilidade, que essas árvores possam ser transplantadas. Nós já temos tecnologia para isso. E além de serem transplantadas, nós ainda temos áreas que cabem essas árvores. E por que nós vamos aceitar que essa árvore seja levada para lá, para o extremo sul, e que não seja desenvolvido um projeto, então, de meio ambiente para aquela área que realmente tem necessidade? Então muitas coisas elas não estão sendo levadas em consideração. Nós poderíamos ficar falando aqui vários momentos, mas eu acho assim o mais importante não é um projeto de uma via, de uma construção que tenha uma visão de futuro. Nós estamos indo na contramão. Se vocês forem ver projetos das grandes cidades do mundo, esse projeto seria uma afronta. Não se pensou no coletivo, não se pensou uma cidade no seu total, eu entendo, eu também sou morador da Vila Mariana, eu entendo toda a preocupação de vocês, nós estamos sofrendo mesmo um assédio pelas construtoras, essa semana só na minha rua, três construtoras passaram para saber se há interesse em vender as casas da vila, você entendeu? Ou seja, será que essa obra é realmente para contemplar as nossas necessidades? Nós estamos na contramão de todo o processo de sustentabilidade. Não se falou se esse túnel poderá ser utilizado por transporte público, como os túneis que custaram milhões de dólares mais caros que Eurotúnel, do Morumbi, não passa transporte público, e o trânsito continuam travado. Não se falou do trânsito pesado de transportes de mercadorias, de caminhões, e a gente está na região da Ricardo Jafet, quantas coisas não foram ditas? E ele pegou e falou que o nosso fórum aqui da Vila Mariana ele tem um bom comportamento técnico. Eu peço para vocês que a gente não tenha esse bom comportamento técnico, que nós nos mobilizemos e na próxima que tenhamos um número muito maior do que nós temos aqui hoje. Só isso. Obrigada.

Marcos Penido: É então fazendo as respostas ao André, Mara, Sergio, Simone, o Marcelo Pedroso e o Fernando eu queria colocar que esse projeto, quando a gente citou que em 1970, quando foi feito o metrô, já havia uma previsão ele faz parte do eixo leste-oeste, passando pela região sul da cidade de São Paulo. Esse é um projeto que foi concebido, começou a ser estudado por volta de 2005, 2006, e ele foi sendo aperfeiçoado. Então é um projeto que está dentro do sistema viário estratégico da cidade e que atende. É muito importante colocar que nós estamos falando de um túnel dentro de uma ligação que já foi estudado pela Secretaria de Transportes, que já está dentro de todo um complexo, de toda a mobilidade da cidade, mas não podemos esquecer de forma alguma que nós estamos na contramão da história,



principalmente nessa região. Essa região aqui é uma região que tem recebido a maior parcela de recursos com relação ao transporte coletivo. O investimento que está sendo feito no metrô, fazendo a interligação da Vila Mariana com todos os rincões da cidade e também já se projetando, já se evoluíram nas questões das ligações radiais, é uma somatória de esforços, é uma somatória de ações que tem que ser considerada. Não podemos olhar para essa região aqui e dizer "Vai ter só um túnel". Não é essa a realidade. Conforme o nosso secretário Eduardo colocou, essa aqui é uma audiência pública que prevê fazer uma discussão e que as coisas podem ser exigidas através de Comunique-se ou através de outras formas. A grande maioria das manifestações tem sido colocadas com relação aos condomínios, então da mesma forma que me foi solicitado, eu tiro o compromisso de que nós entregaremos oficialmente à Secretaria do Verde, para fazer constar como anexo dessa audiência, um detalhamento maior de toda a interferência no local dos condomínios onde poderá ser verificado com detalhes todas essas coisas que aqui ou foram colocadas ou foram colocadas no projeto de uma forma geral. Então eu já estou aqui tirando esse compromisso, apenas vamos acertar a questão de datas e ele será formalmente entregue à Secretaria do Verde, o que estou falando agora está sendo gravado e fará parte desse licenciamento e também ele será um documento público e terá acesso a todos. Com isso fica mais a questão da clareza do impacto fica também resolvido e a questão da sinalização que foi colocada aqui, essa é uma exigência que, à medida em que a obra vai sendo executada, junto com a CET é desenvolvido todo o projeto de sinalização horizontal e vertical aonde vão sendo feitas as faixas, as travessias de pedestre, a necessidade de semáforos e outros instrumentos que a obra somente pode ser entregue se tiver toda essa questão solucionada junto com a CET. É os túneis, a questão da interferência com o metrô, ela já foi verificada, ela já fez parte desse estudo e, por isso, ela já está na posição que ela foi detalhada, o projeto já prevê, e com a Eletropaulo existem outras soluções que estão sendo discutidas. Não existe só um tipo de solução para a questão da linha de alta tensão.

Sidney Rocha: Olha, é a primeira vez que eu participo de uma audiência e está sendo um aprendizado, e fico feliz que todos os comentários aqui do Klabin Residence foram super razoáveis, muito bem colocados e queria dizer que eu sou engenheiro também, vim visitar aqui o CREA onde eu revalidei o meu CREA recentemente, e eu participo não de obras nem de coisas grandes, mas de projetos de peças pequenas. Eu queria dizer o seguinte, que para projetos de qualquer peça que a gente fabrique, existem etapas no desenvolvimento do projeto e não somente é um privilégio aqui, mas isso eu ponho em todos os setores, de existirem falhas nos projetos. Então no mínimo o que a gente faz é estabelecer, entre uma fase e outra, janelas de revisão de projeto. Então ficou claro aqui que esse projeto ele tem muitas brechas, ele não está claramente desenvolvido ainda. Então uma sugestão, como engenheiro, que eu dou é que o secretário certamente não está na posição de executar ou de desenhar, mas você tem equipes embaixo, de exigir pelo menos que a revisão desse projeto seja feita, levando em conta todos os aspectos que foram levantado aqui, que eu não vou repetir por questão de tempo, mas eu acho que vale a pena o reprojeito, uma reavaliação desse projeto, porque vocês têm pessoas capacitadas no corpo da prefeitura, engenheiros, e se dediquem a fazer isso para o bem das solicitações que foram aqui colocadas. Então, é um comentário do ponto de vista técnico, tenho aspectos também emocionais, românticos. Tem lá os passarinhos que toda manhã vêm me acordar a Vila Mariana que todo mundo concorda, tem as maritacas eu fico pensando qual vai ser a situação dos nossos passarinhos quando passarem ali não sei quantos mil veículos por hora seis mil por hora! Eu acho que esses passarinhos também vão ser desapropriados, viu? Porque eles não vão ter região para voar. Então, enfim, eu não queria estar na posição do secretário, e até agradecer o secretário de ouvir todas as solicitações, mas não é fácil. As equipes embaixo ali têm que dar um bom suporte, fazer um trabalho competente e parece que isso não aconteceu aqui, por conta das inúmeras falhas que existem no projeto, mas eu agradeço do senhor estar aqui, de nos ouvir e que leve em consideração todas essas solicitações que são unânimes em prol de um projeto bem feito, que venha a beneficiar toda uma população e que seja algo que, no futuro, a gente possa se orgulhar de ter feito um trabalho interessante, um projeto interessante para a comunidade, e não deixado as pessoas numa situação de penalizar, de serem penalizadas por um projeto mal feito que poderia ter trazido benefício para toda a população de uma cidade que é pioneira nisso. Como dito aqui, uma cidade de São Paulo, que tem dado exemplos em muitos sentidos para outras cidades no mundo e que esse também seja um bom exemplo. Obrigado.

Paulo Cola: Eu sou do residencial Klabin também, só queria deixar claro aqui o meu desapontamento pelo que eu sinto da maneira que são levadas em considerações as obras feitas no nosso estado e eu gostaria que fosse realmente, já várias vezes dito, que não vai ter desapropriação do nosso condomínio, então, total ou parcial, que realmente fosse aqui confirmado isso para que não haja mais dúvidas com relação a isso e inclusive acho que até em respeito à nossa amiga Solange, que fez aqui a pergunta e não teve ela respondida. Obrigado.

José Pedro: Meu nome é José Pedro, morador também da Vila Mariana. Eu queria dizer algo aqui: tivemos aqui várias críticas em vários aspectos tanto com relação à elaboração do projeto quanto na apresentação, e eu acredito que essas críticas elas não são com relação à capacidade de todos os envolvidos da empresa, da prefeitura, da Secretaria do Verde, mas sim na explanação e no esclarecimento. Então, diante de tantas críticas, nós temos duas formas de enxergar e de se posicionar diante delas: uma é se armar e ignorar todas as críticas ou ver de frente todas elas e analisar naquilo que realmente procede, e eu acho que o mais viável, o melhor a se fazer é analisar realmente todas as críticas que foram feitas aqui. Então eu acredito que para a mesa, para a prefeitura, para a empresa é muito fácil uma obra dessa, mas nós vemos a quantidade de moradores envolvidos e o que nós vemos é um estudo mal feito, porque foi dito que foi visto a condição do tráfego, mas em momento nenhum verificou-se que a Rua Itapriás, por exemplo, ela é uma rua estreita de onde vai estar recebendo um fluxo muito maior do que o que ela comporta. Então nós estamos recebendo de um túnel um tráfego onde vai chegar na Rua Itapriás, que vai subir caminhões e ônibus e é uma rua estreita. Então, esse aspecto não foi visto, em momento algum foi falado, sendo que existe ali, já foi feito, já foi medido pelo nosso síndico a questão do hospital, que também não foi analisado. E então eu peço que analisem realmente essa questão do tráfego na saída da rua Embuaçu e subindo a Itapriás, não vindo de uma forma displicente, mas realmente estudando. Obrigado.



Rosa Stela: Gente, o assunto é o mesmo, também sou moradora do edifício Terraza Vila Mariana, então é assim, é um cotovelo. Você vem pela Embuaçu e vai subir a Itapriás. A Itapriás é uma rua curvinha, ou seja, vai ficar toda ela parada desde a saída a liberação ali do túnel, ela vai ficar parada, congestionada para conseguir subir, porque é um cotovelo. Além do que tem ambulância, tem pessoas que chegam com os seus doentes ali, tem os moradores, então eu não consigo imaginar como esse tráfego vai ser direcionado numa rua tão estreita, tão curta e tão um cotovelo. Então eu gostaria que vocês revissem essa questão. Muito obrigada.

Guilherme Rocha: Boa noite, meu nome é Guilherme, eu sou morador da Vila Mariana há 28 anos e quero me posicionar aqui contra essa obra, eu acho que ela não traz nenhum benefício para São Paulo e particularmente para a Vila Mariana. Eu sou contra a obra em dois sentidos: primeiro como morador do bairro e depois como morador da cidade de São Paulo. Como morador do bairro, porque eu tenho uma. minha família tem uma empresa na Rua Sena Madureira, está instalada vai fazer agora 16 anos em novembro, entre a Rua Botucatu e a Rua Marselhesa, eu quero deixar claro que eu não falo em nome da empresa, até porque dentro da minha família há posições divergentes, eu falo como um cidadão mesmo, a empresa chama Rancho da Empada e eu temo profundamente a partir do começo das obras desse túnel pelo fechamento da empresa, até por experiências anteriores, no caso do túnel da Rebouças e da Cidade Jardim. A partir do momento que começou as obras na Rebouças, diversas empresas que estavam instaladas lá e que tiveram o fluxo de veículos interrompido fecharam ou perderam bastante da clientela. Pelo projeto que eu vi, o túnel vai começar logo depois da Marselhesa, então a Marselhesa, e então agora eu queria saber se o quarteirão imediatamente anterior, onde fica o Rancho da Empada, vai ser fechado para o fluxo aí, se vai ter desvio, se vai haver mudança de rota entre a Botucatu, a Marselhesa, a Estado de Israel, que é a rua de trás, e gostaria saber também, que eu não vi, não sei se existe já, algum orçamento para essa obra, quanto que vai ser gasto nesse projeto. E é nesses pontos que eu me posiciono contra as obras também porque eu acho que está na hora de São Paulo, uma das cidades mais ricas do mundo e a mais rica do país, adotar uma postura de pioneirismo, de vanguarda e começar a trabalhar em projetos que são sustentáveis ambientalmente e que tragam real benefício para São Paulo. Esse projeto, reforço mais uma vez a posição do carro em São Paulo, não ajuda em nada, a gente sabe muito bem que não vai melhorar o fluxo, pelo contrário, a Sena Madureira vai ficar mais entupida, depois que inauguraram o complexo viário João Sayad aumentou muito o fluxo de veículos na Sena Madureira, depois eles quiseram mudar, transferir o fluxo de motos da 23 de maio para a Sena Madureira e fizeram uma autofaixa na Vergueiro no sentido centro, do meu ponto de vista uma das obras mais inexplicadas que já foram feitas nos últimos anos em São Paulo, e com essa obra a coisa tende a piorar. Talvez melhore em algumas vias próximas, mas acho que a Sena Madureira vai ficar insuportável e, como acontece na Rebouças e na Cidade Jardim, vai ficar um nó que não vai ter solução nenhuma. Então acho que São Paulo, que a prefeitura ela tem esse papel, tem esse poder de induzir políticas que favoreçam o transporte público, o metrô e o ônibus, e também a bicicleta. Eu acho que, como já foi dito aqui, as principais cidades do mundo elas tendem a seguir nesse caminho de incentivar o transporte sobre bicicletas, aquela faixa que foi feita perto do Ibirapuera, que liga alguns parques, aquilo é brincadeira, é só para lazer. Acho que bicicleta tinha que ser encarado como um meio de locomoção de trabalho, não só para lazer, eu acho que a partir disso a gente começa a ver uma cidade mais limpa e mais agradável de se viver. Obrigado.

Marcos Penido: Bom, com relação a algumas colocações que foram feitas, eu queria dizer que o projeto ele não é um projeto mal feito, de maneira alguma. O que precisa se entender, são várias etapas de um projeto. Esse é um projeto que até esse momento, ele está no projeto básico e agora o próximo passo, nós estamos com o licenciamento ambiental, é verificar todas as exigências do licenciamento ambiental e passar para a etapa do projeto executivo para a efetiva implantação da obra. É assim, esse é um procedimento normal, da mesma forma que estamos aqui, que demos entrada no licenciamento ambiental lá atrás, que foi feito uma análise no CADES, que estamos fazendo uma audiência pública e que vamos receber todos os Comunique-se e as exigências que devem ser feitas. Existe todo um rito para ser colocado. Com relação aos estudos de tráfego: os estudos de tráfego, tanto da Embuaçu quanto da Itapriás, eles foram feitos, foram desenvolvidos, foram estudados e, havendo necessidade, serão novamente estudados, porque agora ninguém em sã consciência fez essa obra sem estudar qual é o fluxo do tráfego, qual é a consequência dessa obra em cada um dos pontos. Mesmo porque a partir do momento que nos dispomos a fazer um projeto, a publicá-lo numa licitação pública e nos colocarmos aqui para apresentar as dúvidas e as reclamações da população, nós estamos aqui para mostrar as coisas com a maior transparência possível. E quero deixar bem claro que talvez não tenha sido entendido na minha última colocação, quando se falou das desapropriações, nós estamos falando dos dois condomínios, eu me comprometi aqui oficialmente a entregar o detalhamento de toda a interferência do viário em relação a esses dois condomínios onde vai ficar comprovado não haver a desapropriação. Isso aí já foi colocado e eu faço questão de entregar e que ele faça parte do processo de licenciamento para não ficar uma coisa só apalavrada, mas ele esteja dentro desse processo de licenciamento. Com relação à questão do ponto de desemboque, aonde que ele pode chegar mais para baixo, quando que ele pode chegar mais para cima, são soluções técnicas que vão sendo adotadas, que vão sendo estudadas de acordo com a topografia, de acordo com as próprias limitações que o metrô impôs, a locação desses túneis. E a verdade é sempre aquela: se o emboque ele está mais próximo, nós gostaríamos que estivesse mais longe, e isso é uma coisa que nós temos que somar. Todos os pontos da questão financeira, da questão da técnica e de como promover a solução para aquele problema que se impôs, que é essa questão da ligação do anel viário. Então, as soluções estão aqui propostas buscam sempre se achar o melhor custo-benefício para a implantação da obra.

Rodrigo Rocha: Boa noite a todos. Sou Rodrigo, sou morador da Vila Mariana, administro um grupo de pequenas empresas da região. A mais conhecida, já foi dito, é o Rancho da Empada, venho aqui falando em nome da empresa e falando também por outros comerciantes aqui da Sena Madureira. E fiquei sabendo dessa audiência realmente por meio da iniciativa privada, a gente lá como comerciante ou como empresário a gente não foi notificado de nenhuma forma e eu quero ser bem direto, porque acho que a gente tem que se preparar para possíveis alterações, na verdade, as alterações que vão haver. Então as minhas perguntas, algumas até já foram feitas e eu não tive resposta: se a velocidade vai ser alterada da Sena Madureira e qual vai ser a velocidade; se vai haver bloqueio de algum trecho da



Sena Madureira e, se houver, qual vai ser o bloqueio desse trecho; se vai haver troca de rota das ruas, principalmente das ruas Botucatu, Marselhesa e Estado de Israel, se vai haver alguma troca do fluxo, no sentido dessas vias; a bifurcação do túnel no sentido Ricardo Jafet, a bifurcação das faixas vai começar aonde, então em que ponto da Sena Madureira começa essa bifurcação, principalmente se ela vai acontecer antes ou depois da Rua Marselhesa no sentido Domingos de Moraes; qual é a previsão do início da obra; qual é o prazo previsto para que se finalize essa obra e, se houver algum prejuízo aos imóveis da região ou à atividade comercial da região, qual vai ser o tratamento dado pela prefeitura. E aqui, a pedidos também, eu gostaria de saber se essa fita, que é a gravação aqui da audiência, se ela vai ser disponibilizada também para os moradores, para as pessoas que estão aqui. É isso. Obrigado.

Marcelo Baciani: Boa noite a todos. Para mim também é a primeira. Meu nome é Marcelo, sou morador do residencial Klabin, é a primeira vez que participo de uma audiência desse tipo e eu vou fazer três colocações e gostaria da resposta só na primeira colocação. Eu creio que nós recebemos várias informações equivocadas, informações vazias, que esclareceram pouco, então eu vou me ater a um aspecto do CET, por exemplo, onde o nosso colega André falou, morador, e o senhor secretário está acostumado a receber, pelo cargo que exerce, pressão de todos os lados. Com relação à CET, a sinalização na saída do túnel, a sinalização de velocidade naquela região que está sendo construído vários prédios, a entrada e saída, o número de veículos desses prédios, do nosso condomínio já é dificultada, temos informações do CET que todos os finais de semana do ano, existem acidentes naquele ponto. Eu vou repetir: todos os finais de semana, sem exceção. Contando a partir de sexta-feira à noite até madrugada de domingo. Todos. Informações do CET, não é informação do Marcelo Baciani. Já foi solicitado diversas vezes que a sinalização fosse melhorada, lombada eletrônica, o que pode ser feito para diminuir a velocidade. É claro que o Senhor Secretário não é responsável pelos condutores que ali passam de forma irresponsável, mas o que fica claro é o descaso da prefeitura em saber de uma área de risco onde tem ocorrência todos os finais de semana. E aí vem mais uma obra, com mais um desembolso o que vai ser feito? Ou vai esperar piorar mais ainda para propor alguma solução? Isso é um ponto que não está claro. Eu mesmo já tentei, já participei com algumas pessoas do condomínio e tentar melhorar a entrada e saída, melhorar a segurança, e nesse período de melhorar a segurança, mais quatro grandes empreendimentos saíram. Quadruplicou, quintuplicou ou multiplicou por dez o número de entrada e saída de veículos. Bom, esse é um ponto. E nós estamos falando em seis mil carros agora, a prefeitura não se mostrou competente para resolver o problema que é hoje no mínimo metade do que vai ser, mas vamos adiante. O segundo é que eu, como munícipe, gostaria de acreditar e torço para que esse projeto ele realmente venha a desafogar e venha a dar fluidez ao trânsito de São Paulo. Eu quero muito acreditar nisso. Infelizmente não consigo acreditar nisso, porque as informações não são precisas, são vagas, infelizmente até agora estão mostrando, me desculpe a palavras, mas despreparo. Eu queria acreditar na fluidez, mas eu não consigo acreditar. Infelizmente eu não consigo, pela falta de preparo, e por isso eu gostaria da resposta só do primeiro item, onde eu falei que ia fazer três colocações. E, em último lugar, com todo o respeito aos cargos que os senhores ocupam, é decepcionante, é triste e é frustrante saber que o poder público da maior cidade do país, junto com os interesses de, eu vou falar, das grandes incorporadoras, que também estão fazendo a sua parte, necessitem de usar do expediente de passar as informações que são de interesses da população aos 45 minutos do segundo tempo para nós, nós só descobrimos ao acaso, e nos falam de um projeto participativo. As informações nos chegam equivocadas, vazias, aos 45 minutos do segundo tempo e é participativo. De que jeito eu não consigo ver como é que nós vamos participar. Então, eu reitero o meu respeito aos senhores, e sei da pressão que vocês devem sofrer, só que eu acho que usar desse expediente, que parece ser na calada da noite, ou "se colar, colou"...

Celso Fukuda: Boa noite a todos. Meu nome é Celso. Infelizmente não sou morador do residencial Klabin por motivos de informação eu sou morador da Vila Madalena, meu filho estuda ali no metrô vila Klabin, então por motivos de distância e tempo, o meu filho de três anos não pode ficar no trânsito, desde que ele nasceu, até ele morrer, três horas por dia. Então, eu e minha esposa decidimos comprar um apartamento, uma residência o mais próximo possível dessa escola. Só que infelizmente no dia, eu fui avisado, no dia em que nós íamos começar a obra, de morar nesse condomínio. Fui avisado: "O senhor está sabendo que vai ter um metrô", aliás, metrô não, "Um túnel aqui no fundo da tua residência?". Eu falei "Como?". E até hoje, desde maio, estou assim, com duas residências, pagando dois condomínios, meu filho, três horas por dia no trânsito, e eu não sei o que faço. E já que estou aqui com os senhores, com as informações, minha esposa trabalha no consulado espanhol, não conseguiu as informações precisas, informações válidas, foi passado para nós alguns projetos, não sei o que, só que não tem informação. Então eu vou perguntar para vocês: eu posso morar ali ou não? A partir de quando eu poderia morar ali. Eu eu visito alguns países, a preocupação que eles têm com a pessoa, o morador, é incrível. Não sei se vocês conhecem Madri, mas tem lá o tal de rodoanel, que eu chamo de M-20. Por causa de barulho, insatisfação da população, simplesmente eles fizeram o que? Pegaram o rodoanel de 30 quilômetros de diâmetro, colocaram subterrâneo. Foi a maior obra da Europa. Inclusive, não sei se vocês assistem Discovery Chanel, acho que lá foi passado dessa obra. Sabe o que fizeram ali em cima? Praças, um monte de coisas para a população. E nós aqui no Brasil, com um dólar a 1.7, somos ricos, né? Eu quero saber o seguinte: o que é que eu devo fazer? Eu não sei o que eu faço. Simplesmente é isso, eu gostaria desta informação apenas. É agora falando como engenheiro, eu ando muito por São Paulo. Quando fizeram o viaduto, a ponte Transamérica, você tem uma ponte, você tem, como fala? A marginal Pinheiros, que tem lá quatro, cinco, seis faixas. Aí fizeram uma ponte, "oh vai ser bom". Só que em cima da ponte com subida tem duas bifurcações. Adivinha o que acontece? Eu todo dia pego marginal. Eu fico uma hora parado por que aquele viaduto feito por uma prefeitura passada, não sabe calcular a lei da física: dois corpos não ocupam o mesmo espaço ao mesmo tempo. Simplesmente isto. Então estamos no século XXI do ano dez e não temos competentes para saber isso: que lá atrás, dizendo que dois corpos não ocupam o mesmo espaço e não tem erro. Então é isso. Eu agradeço a atenção de todos.



Marcos Penido: Bom, tinha alguns detalhes do projeto que depois eu vou pedir para o Leonardo colocar são os casos da Botucatu, da entrada, (da faixa), depois se você pudesse colocar. Queria responder a pergunta do Marcelo, vou tentar responder para o Marcelo a questão que ele deixou, que é a questão da CET, a questão do projeto. Existe o projeto onde se tem as faixas e no detalhamento deste projeto, utilizando toda a questão da engenharia de tráfego, onde é determinada qual a velocidade máxima, qual é a sinalização horizontal que deve ser aplicada, qual a sinalização vertical que deve ser aplicada. Este é o detalhamento final deste projeto e existe uma empresa especializada para fazê-lo, que é para qual nós contamos com o concurso dela para poder estar resolvendo. Existem problemas como o senhor levantou, mas se nós colocarmos todo o universo de ruas, todo o universo de veículos que circulam na cidade inteira, eu entendo que a CET presta um serviço favorável à população. E na questão da definição dos projetos nas exigências, nós temos sentado junto com a CET, e discutido todas as exigências e colocando de acordo com o que diz a boa engenharia de tráfego. Os detalhes com relação à questão da Sena Madureira que foi perguntado. Veja bem, a princípio não há nenhuma intenção de mudança de mãos, tanto na Botucatu, quanto nas outras o projeto ele foi implantado, foi projetado de forma a você não ter essas modificações. Com relação a uma preocupação que eu acho importantíssima, com relação à questão da obra, como os veículos vão se locomover, como é que serão feitos os desvios de tráfego. Você não tem um detalhamento disso, por que não está (isso) o contrato nem nada. Mas eu gostaria de deixar claro que no teu caso específico ou de qualquer morador, qualquer empresa que tenha interesse, nós vamos sentar e avaliar a questão de desvio de tráfego de modo a não prejudicar ninguém. A obra sempre prejudica certo, ela sempre traz dificuldade para o tráfego e para as atividades comerciais e das residências, só que nós podemos tentar minimizar isso. Então fica a disposição da prefeitura, da minha pessoa também para buscar uma melhor solução para que não tenha nenhum prejuízo para o trabalho de vocês. Está previsto algum bloqueio? Já se sabe se vai ter algum bloqueio ali? Não está previsto nenhum bloqueio. Eu acredito que não vai haver nenhum bloqueio eu não vou te afirmar cabalmente, mas pela disposição que está previsto no projeto, você não vai ter alteração no tráfego na Sena Madureira, certo?! Em qualquer momento. Mas, isso poderemos conversar pessoalmente e o mesmo serve para qualquer pessoa interessada.

Ana Clara: Boa noite, meu nome é Ana Clara, eu tenho 19 anos. Talvez eu não seja a pessoa mais indicada para falar a respeito do que eu vou falar, que na verdade é um outro lado do que está sendo abordado. Eu não sabia na verdade que tinha um representante da associação da onde eu moro, ele vai falar com certeza muito melhor que eu. Bom, o que eu quero abordar é que assim, eu sou moradora das comunidades ou como é mais conhecida, da favela, da Souza Ramos, da região que é diretamente afetada. Da região que está presente nas imagens. É na região onde vai passar um túnel, onde futuramente não sei se vai ter um metrô da linha lilás, é onde vai ser afetado. O que eu quero saber, eu estou lá, eu tenho 19 anos como eu disse, eu moro lá cerca de 15 anos. E o pessoal aqui do condomínio, eles comentaram sobre a questão patrimonial. Se para eles é uma perda gigantesca e realmente é, aqueles condomínios são quase luxuosos e com certeza foi conquistado com muito esforço, da gente ali da favela também foi, entendeu?! Foi um trabalho super suado, que não foi trabalho meu, foi do meu pai, foi da minha mãe, gente que veio do nordeste para tentar a vida aqui e foram morar naquela região por que é o que tinha para ser habitado, entendeu?! Tem gente que está lá, há mais tempo que nós, está há 20 anos, entendeu?! Eu sou de uma família humilde e eu tenho mais quatro irmãos para vocês terem uma ideia. Eu sou a mais nova. Peço desculpas pela informalidade, eu estou também um pouquinho nervosa e talvez eu seja muito apaixonada, e agora nesta questão. Eu quero saber se foi citado que a prefeitura tem projetos habitacionais, vai fazer cadastros. Mas tem conjunto habitacional na Vila Mariana? Foi falado que não. Certo. A gente vai ser mandado para onde? Para Butantã? Para Rodovia Raposo Tavares? A gente tá lá há 15 anos. A gente vai mudar a nossa vida assim do nada com que dinheiro? A prefeitura vai dar dez mil, vinte mil? A gente vai viver com isso, entendeu? Vai conseguir morar em outro lugar com isso? Não sei se é suficiente. É só isso o que eu tenho para falar.

Sérgio: Boa noite. Eu represento a Associação dos Moradores de Suzanópolis. Até uma colega colocou, não é bem favela. São pessoas que pagam seu IPTU, tá. São casas, tem gente que tem carro. Então, há entre o joio e o trigo. Começa que não são favelas, são casas. São casas grandes até. Então só que existe duas vilas, a do lado direito e a do lado esquerdo. O que eu queria saber é se realmente vai ser retirada, por discriminação, por chamar favela ou porque a Eletropaulo, ou por que que tem que passar sendo que tem prédios na (Irajá) com a Rua Souza Ramos que ela é do lado da Eletropaulo. Então eu gostaria de uma resposta a respeito disso. São 123 famílias que também estão aguardando a resposta. Saber aonde, se vai existir o respaldo. Vai ser dado este cinco ou dez mil que não dá para nada, assim para você poder dar de aluguel. Se vai ter uma carta de crédito referente ao valor da casa, se vai ser avaliado. Por isso é que as pessoas estão apavoradas lá no bairro, lá na vila onde a gente está. E outra, a nossa Associação é registrada e segundo foi colocado também é registrado. Foi colocado pelo senhor, que não tem registro. Não tem a carta-escritura, mas as casas têm os seus contratos. Eu moro há dois anos, mas eu moro no bairro há 40 anos. Quando eu fui morar já tinha pessoas que estavam há 30 anos. E algumas pessoas que tem 20 anos podem falar melhor que eu. E lá sempre moraram, sempre foram e são pessoas de bem, trabalhadoras. Sempre pagaram os seus impostos, que dizer eu acho então que precisa ver bem isso. O mais importante é quando que vai começar esta obra e o prazo também que vai ser feito para a pessoa sair, para se prepararem também. Se caso, realmente acontecer de ter que sair, como o senhor colocou, mostrou que a vila, tem um lado da vila que tem 20 anos que é o pessoal mais antigo, é justamente somos nós. Não discriminando o outro lado. Estou me referindo a minha Associação. É ali que o senhor falou, tem gente deste lado que mora a 23 anos. Então eu queria saber realmente se



vai acontecer e quando. E qual prazo que vai ter, se vai ter uma carta de crédito ou vai ter apenas a taxa de cinco a dez mil. Obrigado.

Mariana: Eu só queria pedir a transcrição desta ata para que a gente possa também utilizá-la de uma forma melhor em vez de ter que ficar olhando para o vídeo. Queria ouvir a resposta de vocês para o meu colega. Ele muda ou não de casa? É a família dele que está envolvida nisso. Parece brincadeira, mas não é. É a família da gente que está envolvida nisso. E nós somos pessoas, não somos túneis. E eu gostaria de ouvir um pouquinho, do responsável pelo EIA-RIMA. Por que eu acho que a gente veio aqui nesta audiência pública para discutir o EIA-RIMA. Eu entendi que era isso. A discussão principal era o EIA-RIMA, pra gente poder dar andamento pra obra. E eu senti que o responsável pelo EIA-RIMA quase não se manifestou talvez por que não esteja seguro das suas manifestações. Mas eu acho que ele merece a chance de poder falar e mostrar que entende do assunto e que foi um EIA-RIMA bem feito ou que talvez fale, realmente ele foi usado com dados muito antigos, esse EIA-RIMA tem de ser refeito para que assim a gente possa discutir se a obra deve ou não acontecer. Muito obrigada.

Eduardo: Eu gostaria de reafirmar o que a Mariana acabou de dizer em relação ao EIA-RIMA. Como a gente sentiu muita fragilidade, tem muitas informações faltando, então, a minha pergunta seria se ele pode ser refeito para dar mais transparência, mais qualidade e para as pessoas poderem entender melhor o processo. E se essa discussão do projeto pode ser feita antes da audiência com a comunidade envolvida. É o procedimento (feito em toda) cidade que define como real, quer dizer, as pessoas se envolverem, a participação não é simplesmente na votação final do processo ou só no conselho. Eu entendo que tem que haver pessoas envolvidas com maior clareza com relação ao projeto. Algumas definições que foram dadas aqui foram aqui na audiência, volto a dizer, se tivessem sido colocadas antes talvez muito se tivesse economizado tempo e recurso, então eu acredito que deveria ser refeito e se há esta possibilidade de ser refeito o EIA-RIMA.

Marcos Penido: Com relação ao que o senhor Sérgio colocou das outras comunidades, conforme foi colocado, nós fizemos um levantamento que está considerando o EIA-RIMA e acionando a Secretaria de Habitação que tem os critérios que levam em conta o tempo de moradia, que levam em conta as benfeitorias, existem todos os estudos pra serem feitos e esse cadastro vem caminhando junto com esse licenciamento. É importante colocar, que esta aqui é a primeira etapa da licença prévia. Estão sendo feitas toda essa exposição, está sendo levantada todas as dúvidas que foram colocadas. A transcrição da ata está sendo feita, é um processo público e que nós vamos encaminhar para licença prévia, verificar todas as exigências que forem feitas, frutos de todas as discussões de todas as dúvidas que foram aqui elencadas para que a gente possa caminhar. E o processo de cadastramento, ele vai caminhando junto para que a gente tenha quando da emissão da licença prévia, da licença ambiental de instalação da obra possa efetivamente possa se iniciar e seja um processo conjunto. Que não se faça a remoção, e o destino de acordo com alguns critérios da Secretaria de Habitação, muito antes deixando o terreno novamente vazio e nem depois impedindo o andamento das obras. Tem de ser um processo casado e para isso contamos com o concurso da Secretaria da Habitação e eu vou passar a palavra para o Julio para ele falar sobre o EIA-RIMA que já tinha feito a apresentação e estou aqui à disposição.

Julio Scottini: Para tornar algumas coisas claras aqui nas situações colocadas, primeira situação quando você faz um estudo de impacto ambiental é sempre definir as áreas de influência. Esse é o primeiro passo. Isso que a gente colocou, é o primeiro passo definir as áreas de influência. Definindo as áreas de influência, obviamente o tratamento das áreas que serão diretamente afetadas é sempre um tratamento diferenciado das áreas que estão próximas, ou seja por influência direta ou indireta. Era o que eu estava colocando. As áreas que são diretamente afetadas, ela tem um objeto muito mais detalhado, exatamente. O que tá pegando são as áreas públicas e as áreas ocupadas. São tratamentos diferentes, você não trata do mesmo modo. Não há um cadastro das áreas próximas, não é feito um cadastro disso. É feito um levantamento, usando dados secundários dos locais não é feito, não é neste estudo que isso é feito. Isso é feito em todos os estudos. Todos os estudos, Rodoanel, Jacu Pêssego, Radial Leste, todos os estudos são feitos dessa forma. A parte em relação aos desenhos colocados, eles são meramente ilustrativos, estão tratados em texto e praticamente todas as colocações feitas aqui, oitenta por cento das colocações são do mesmo condomínio. O Secretário tem razão ofereceu isso e com certeza uma coisa que eu posso falar a própria Secretaria do Verde e do Meio Ambiente, os técnicos estão aqui, vão passar tudo e é exatamente o que ele ofereceu a gente pode fazer. É pegar especificamente esta questão do condomínio que tem oitenta por cento das reclamações aqui em relação a isso e atender o que vai acontecer. Eu respeitei todo mundo, deixei todo mundo falar. Poderia deixar eu falar. Então esta situação do EIA-RIMA é feito desta forma, ele é feito neste sentido, por áreas de influência, a partir das áreas de influência, os impactos são levantados conforme essas condições. Este não é um modo que nós inventamos, são muitos estudos realizados. É exatamente assim que é feito todo o estudo de impacto ambiental. Exatamente isso é um processo. O que todo mundo precisa entender é que isso aqui é um processo, não está encerrado aqui. A Secretaria do Verde e Meio Ambiente vai nos passar um Comunique-se, olha a gente quer mais informação disso, quer mais informação daquilo, isto daqui não está suficiente. E a partir disso, dessas informações, vai se chegar à conclusão que eles chegaram em relação à viabilidade ambiental da obra ou não.



Presidente do CADES- Dr.Eduardo Jorge: Depois o senhor conversa com ele pessoalmente. Eu vou fazer os encaminhamentos finais. Então, eu queria agradecer a todos os cidadãos e cidadãs, agradecer ao estudo de engenharia, aos expositores e nos encaminhamentos, eu queria ainda fazer uns esclarecimentos, que são importantes para o bom senso. O EIA-RIMA, Secretário, existe um orçamento, eu vou dar encaminhamento para todas as questões que acharam que não foram respondidas a contento. Não só essa, mas outras. É um processo que se inicia, o próprio EIA-RIMA registrado é também um início de processo. Há os debates, há os desacordos, conselhos, há variações técnicas no DECONT. E a medida deste processo, com os Comunique-se, com as críticas e sugestões o programa vai ser aperfeiçoado até chegar a sua licença ambiental prévia, sua licença de instalação. Então, todo o processo. Então o EIA-RIMA não está, do ponto de vista de algumas pessoas, a contento e perfeito, ele é vamos dizer assim o início do processo e a partir deste estudo é que vai se chegar no licenciamento final. Eu queria pedir ao secretário, que se colocasse e a própria SIURB à disposição de qualquer pessoa que queira fazer alguma contribuição ou alguma colocação. Ou seja, receber, mas também a Secretaria do Meio-Ambiente que pode receber questionamento e pode encaminhar para a Secretaria de Obras para ter continuidade este diálogo. Então assim, as pessoas que acharam que não ficaram satisfeitas com as respostas podem formalizar tanto na Secretaria do Governo quanto na própria Secretaria de Obras as suas questões para continuar este diálogo. Para ficar também claro, é preciso algumas pessoas também se queixaram em relação a convocação. Quando você faz uma audiência pública, é uma audiência pública para toda a cidade. Então a Secretaria do Verde que é o órgão que encaminha o processo, publica isso ou na *Folha de S. Paulo* ou no *Estado de S. Paulo*. Esse é o processo, porque como nós colocamos, não somos só que moramos na Vila Mariana que vão que está interessado numa obra dessa, que é uma obra repercussão em toda a cidade. Então isso foi feito, está registrado. A publicação foi feita no jornal o *Estado de S. Paulo*. O Conselho Municipal do Meio Ambiente tem centenas de entidades registradas, ONGs, todas elas receberam a divulgação. No processo participativo que a prefeitura tem estimulado nos últimos anos, a Secretaria criou Conselhos de Desenvolvimento Sustentável em cada subprefeitura. Nós estamos aqui com o subprefeito da Vila Mariana conosco, a Vila Mariana tem um Conselho eleito pela população, foi mais de mil pessoas votando. Então, vocês têm pessoas que foram escolhidas e, junto com o subprefeito, fazem parte do Conselho Regional de Desenvolvimento Sustentável, também elas receberam. Então a divulgação foi feita, a qual mais ampla que nós podíamos fazer. Agora, é claro, o que não se pode fazer uma convocação de um a um, porque na verdade seria feita uma convocação feita para toda a cidade. Toda a cidade está envolvida neste assunto. Na questão do processo registrado, o Conselho tem que, e isso é obrigação nossa, disponibilizar toda a documentação que está conosco está disponível para qualquer pessoa e entidade. Tem que ir lá, fazer a cópia e retirar. Qualquer pessoa, qualquer entidade pode ir lá e toda a documentação que a Secretaria do Verde tem que está sendo analisada pelos nossos técnicos, terá o cidadão e cidadã que quiser. Finalmente, uma outra questão que é importante que também a Secretaria do Verde como eu falei aqui está ouvindo também. Mas uma coisa que é importante para tranquilizar, que não foi explicado, porque é uma obrigação nossa, em relação às compensações ambientais, aquilo que ele falou de 0,5% é o que o governo federal exige. É pelo menos 0,5% da obra. E isso obrigatoriamente pela lei federal tem que ir para uma Unidade de Conservação Fechada. É claro, a Vila Mariana tem o melhor parque da cidade, onde tem o maior investimento municipal aqui a sua disposição, mas não tem uma unidade de conservação fechada. Isto é, Serra da Cantareira. Isto é, Serra do Mar. São unidades deste tipo. Isto é lei federal, é uma obrigação federal. Foi isso que ele falou. Agora, as compensações ambientais que a Secretaria do Verde tem arbitrado para obras públicas e privadas são muito superiores as que o governo federal exige. Muito superiores. Hoje a legislação que a Secretaria do Verde criou nos últimos cinco, seis anos, para você remover uma árvore – seja a prefeitura, ou seja, um de nós, é a mais rigorosa do Brasil. Então, esse 0,5% que ele se referiu que pela lei tem que ir para uma Unidade de Conservação Fechada, não podemos desobedecer a lei é o que o Governo Federal exige. Agora o que a Secretaria do Verde vai exigir deles por remover uma, duas, três ou duzentas árvores, isto é outra história, isto é outro regulamento, é outra portaria. E a orientação da Secretaria é aplicar essas compensações deste tipo, de perda, por exemplo, de cobertura vegetal, na própria área. Porque, antigamente, em anos anteriores, em governos anteriores, às vezes acontecia isso: uma obra era na Vila Mariana fazia a compensação em Itaquera, uma obra em Itaquera e compensava na Barra Funda. O que é uma coisa que não é racional. Então a portaria nossa disciplinada em 2006, diz que a compensação deve ser no entorno, aonde foi feita a perda da cobertura vegetal. Claro que, se tecnicamente, no local, se exatamente não conseguir, você pode destinar uma outra região um pouco mais longe. Mas a orientação é sempre essa. Então, se, aqui na Vila Mariana, nós vamos perder cem, duzentas, duzentas e cinquenta, não sei, nós vamos ver, vamos discutir isso. A compensação deve ser feita, de cobertura vegetal, na própria Vila Mariana. Então vamos contar com quem quiser nos ajudar a procurar os locais para plantio, porque a Secretaria do Verde vai arbitrar o programa aqui na Vila Mariana. Aliás, o nosso Prefeito em conjunto com a Secretaria do Verde que está desenvolvendo, nós criamos um plano de arborização da cidade, de 2006 para cá, e a Vila Mariana esse ano tem plantado, bastante. Então, quem já quer participar do programa de arborização independente dessa compensação, porque isso eles vão ser obrigados a fazer. Nós estamos com um programa de arborização muito forte na cidade toda e agora a Vila Mariana esse ano tem se destacado entre as subprefeituras que tem conseguido plantar bem na cidade. Eu queria então agradecer a todos vocês, dizer que a colaboração deve continuar entre os empreendedores e vocês. A Secretaria do Verde fica à disposição de ser um local para receber as sugestões de vocês, mas acredito também que a própria Secretaria, o próprio Secretário Penido, pode se colocar a disposição para continuar esse diálogo com vocês. Muito obrigado.

