



Procedimento da 2ª Audiência Pública com o objetivo de discutir questões relacionadas ao Licenciamento ambiental da ligação do Aeroporto de Congonhas a Rede Metroferroviária – Linha 17

(RESOLUÇÃO Nº 69/CADES/2002)

DATA DA APRESENTAÇÃO: 27 /09/2010 - HORÁRIO: **18h00min horas**.

LOCAL: **CEU CAMINHO DO MAR** situado na Rua Engenheiro Armando de Arruda Pereira, 5.241, Bairro: Jabaquara.

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

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

– Departamento de Controle Ambiental – DECONT – Milton Tadeu Motta.

II – DOS TRABALHOS

1. Formação da mesa.

2. Abertura dos trabalhos pelo Presidente

3. Exposição:

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

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

- **Manifestação dos inscritos:**

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

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

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

4. Comentários Finais dos expositores:



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

5. Encerramento da Audiência Pública pelo presidente da sessão.

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

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

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



Presidente em exercício Hélio Neves: Boa noite a todos. O secretário Eduardo Jorge infelizmente não vai poder estar aqui presidindo a mesa, ele foi convocado pelo prefeito para uma discussão sobre orçamento da cidade com todos os secretários, não foi possível ele se desincumbir dessa agenda com o prefeito, portanto, ele não vai ter condição de estar aqui conduzindo a audiência, então ele me designou para presidir a mesa e conduzir a audiência. Vamos dar início imediatamente, ao processo, eu peço para Helena Magozo inicie com a formação da mesa, por favor.

Coordenadora Helena Magozo: Nós vamos dar continuidade com a formação da mesa, então presidindo a audiência, nós temos o Assessor Especial da Secretaria do Verde e Meio Ambiente Hélio Neves, agora eu vou pedir para tomar lugar a mesa o Sr. Ivan Lubarino Piccoli dos Santos representando, representando o Metrô São Paulo, também eu pediria para tomar seu lugar a mesa o Sr. Walter Sergio de Faria, representando a equipe responsável pela elaboração do estudo de impacto ambiental, e o relatório de impacto ambiental, e que também representa a Walm Engenharia e Tecnologia Ambiental, eu pediria também para fazer parte da mesa conosco, o Diretor do Departamento de Controle Ambiental a DECONT, da Secretaria do Verde e do Meio Ambiente, que é o Geólogo Milton Tadeu Motta da Divisão de Licenciamento da DECONT.

Hélio Neves: Antes de passar para a apresentação eu gostaria de explicar brevemente aos Srs. como é que se opera a audiência pública, qual é o papel da audiência pública, em suma no processo de licenciamento de qualquer empreendimento de maior envergadura, de maior porte que seja potencialmente causador de poluição ambiental. A lei exige que o empreendedor apresente junto a SVMA, neste caso, dependendo do porte do empreendimento, se ele abrange vários municípios, teria que ser junto a Secretaria do Meio Ambiente do Estado, mas neste caso como é um empreendimento localizado na cidade de São Paulo, e com o impacto local, o empreendedor, é obrigado a apresentar o projeto para a análise da Secretaria Municipal do Meio Ambiente, com um estudo que indique os impactos do meio ambiente que ele vai ser instalado dos arredores e eventualmente além dos arredores, esse tipo de estudo é o estudo de impacto ambiental, ele será analisado, quando apresentado, ele será analisado pela equipe técnica da Secretaria, e simultaneamente por uma câmara técnica do conselho de meio ambiente da cidade, o conselho do meio ambiente, é coordenado pelo Secretário do Meio Ambiente, é presidido pelo Secretário de Meio Ambiente, e composto por representação de órgãos de governo e da sociedade civil, neste conselho temos uma representação que é paritária metade do governo e metade da sociedade civil, órgãos de governo de todas as naturezas, o que inclui a universidades governo do estado, união, município, órgãos diversos da prefeitura, habitação, desenvolvimento urbano, infra-estrutura urbana, educação, saúde, todos são órgãos que de alguma maneira podem ter interesse, podem ter o que disser a respeito das condições que esse empreendimento vai ser implantado e dos potenciais danos que irão causar ao meio ambiente, o que deveriam ser então, estudado s identificados e corrigidos, então a câmara técnica analisa este documento, que foi previamente examinado pela equipe técnica da secretaria que é a DECONT (Departamento de Controle Ambiental), e a câmara técnica remete esse estudo então posteriormente, para apreciação então do conselho inteiro, do conselho do CADES que é o Conselho Municipal do Meio Ambiente de Desenvolvimento Sustentável, que esse órgão que falei para os Srs. que é esse órgão colegiado, metade, representantes da sociedade em geral, e metade de dos órgãos de governo, e o CADES é quem delibera se esse empreendimento esta em condições de ser implementado ou não do ponto de vista ambiental, claro que ele terá que ser analisado sobre outros pontos de vista também, mais do ponto de vista ambiental, quem analisa, quem delibera se esse empreendimento esta em condições de ser autorizado é o CADES, então não é uma autorização da secretaria, a secretaria faz parte desse



processo, participa da análise, participa preparação da instrução técnica do assunto, mais a deliberação não é da secretaria, é do órgão colegiado denominado CADES, como parte do processo de análise desse tipo de empreendimento, em que se exige um estudo de impacto ambiental, o que acontece que também se é exigido a apresentação pública desse empreendimento, e desse estudo de impacto ambiental, se apresenta o empreendimento, se apresenta esse estudo de impacto ambiental para que sociedade interessada no assunto, a comunidade interessada no assunto, possa se manifesta a respeito do assunto, então essa audiência pública é a segunda que nos estamos realizando, para este projeto que será apresentada em seguida para os Srs. e o papel da audiência pública é essencialmente ouvir, o que a comunidade tem a dizer sobre o projeto, seja do ponto de vista, do que ele pode trazer de benefício, seja ele do ponto de vista, do que ele pode trazer de malefício, seja ele do ponto de vista, de alguma orientação técnica que queira ser oferecido, então alguma associação de moradores que tem alguma coisa a dizer sobre a orientação técnica do projeto, poderá se valer da audiência pública o espaço pra apresentação da sua manifestação, também poderá se manifestar através que a sociedade civil tem no próprio conselho, o próprio CADES, então a associação de moradores que tem alguma coisa a dizer, e que queira se manifestar dentro do CADES poderá se valer da representação do CADES, que sua região tem, são 10 representantes da sociedade civil, representado todas regiões da cidade, então as pessoas podem se valer deste representantes para levar suas opiniões, mais de toda forma a audiência pública também é um movimento privilegiado pra que esta manifestação aconteça, então por isso que estamos aqui na segunda audiência pública, ouviremos então o empreendedor, no caso é a Companhia do Metropolitano de São Paulo, que também conta com a assessoria da empresa contratada com a finalidade de preparar o estudo de impacto ambiental, e em seguida será aberta a palavra aos representantes da sociedade que estão aqui, a quem queira se manifestar, autoridades ou pessoa da população que queiram se manifestar a respeito do assunto, e ao final será dada a oportunidade ao empreendedor, e a empresa contratada pelo empreendedor para que eles, respondam as perguntas, recebam as informações, eles receberam as informações e os questionamentos as duvidas, e também a secretaria cuida pra que toda essa informação que seja produzida aqui, seja disponibilizada, seja para câmara técnica, seja para o CADES, ou para quem queira analisar estas informações, então por isso a audiência é gravada, então depois todas estas informações serão disponibilizadas, se alguém quiser ter acesso ao que foi discutido, tratado aqui poderá ter acesso a essas informações, e ao final feita as explicações encerra-se a audiência, na data de hoje. (Intervenção da Mediadora Helena Magozo: eu só queria esclarecer, como esta prevista a manifestação, das pessoas presentes na audiência, que para se manifestar as pessoas devem fazer as inscrições com o Gildo com ao pessoal da secretaria, e têm 3 modalidades que é organizada essa manifestação, como de entidades civil, manifestação de cidadãos não relacionados a entidades, e manifestação de autoridades, então desde agora até o final do estudo, estão aberto a inscrição para manifestação, então é através dessa inscrição que as pessoas na ordem, vão ser chamadas a se manifestar ta bom.) É importante isso que a Helena esta dizendo, para fazer algum questionamento, ou fazer algum posicionamento, até o final da exposição do empreendedor, depois que encerrar a exposição do empreendedor, e a do elaborador, teremos o encerramento das inscrições, então todos que queiram falar tem que buscar se inscrever até o final da exposição para que possamos nos organizar, muitas vezes a audiência se estende por muito tempo, não há problema de se estender por muito tempo mas, nos precisamos ter idéia de como nos vamos conduzir, de quanto tempo nos vamos ter de audiência, então até o final da exposição, quem quiser por favor se dirija até a mesa para fazer sua inscrição. Então podemos dar inicio com a apresentação, por favor, Sr. Ivan dos Santos, representando o metrô, por favor.

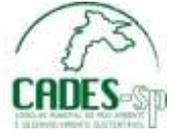
Ivan Piccoli: Boa noite a todos, eu só estou esperando o microfone que eu vou descer que eu acho



mais fácil fazer a apresentação, boa noite a todos, me cabe nesta parte desta audiência pública, apresentar o empreendimento chamado linha 17 ouro do metro de São Paulo mais uma linha metroviária com sua importância com a conexão com a rede metroferroviária, vou começar com as características gerais, nos estamos falando numa demanda total atendida de 230 mil usuários e a implantação de 17,9 KM de vias operacionais aquelas vias comerciais onde as pessoas circulam 6,8 Km de vias de estacionamentos, manutenção e manobra, onde as pessoas não vêem, são os pátios. São 19 estações sendo 4 com integração metroferroviária o perfil é elevado com a altura média de 14 metros que varia entre 11 e 18 metros porque nos temos pontes a serem vencidas com o “grade” máximo de 6%, que é a declividade máxima que o sistema consegue o sistema enterrado 4%, e o sistema em superfície 4%, como característica de integração desta linha nos temos as conexões com a linha 1 azul do metro na estação Jabaquara, com a linha 5 lilás já em execução, que vai interligar com estação Santo Amaro até a estação Chácara Klabin – Santa Cruz do metrô, a linha 9 CPTM esmeralda, e a linha 4 do metro de São Paulo, por aqui já dá para perceber que é uma linha extremamente interessante, e importante para cidade do ponto de vista de integração do sistema metroferroviário, destacando-se a conexão do aeroporto a toda rede, já que conecto este importante sistema de chegada a cidade de São Paulo a 4 linhas do sistema metroferroviário, e outra característica importante, é a questão periférica de conexão das linhas, eu não preciso mais atingir o centro pra retornar a determinadas regiões sul – sudoeste, eu faço isso por caminhos alternativos de percurso dentro da malha, outra reação importante é a conexão com o terminal intermodal, intermunicipal de Jabaquara pegando toda baixada Santista e terminal ABC ao terminal de Santo Amaro, e o terminal Vila Sonia que será executado na segunda fase Vila Sonia pegando toda região adjacente aqui da cidade, outra questão importante é a conexão que nos temos aqui com os principais, com as vias artérias e corredores existentes, esta é uma linha de integração plena, então nos temos um sistema de ônibus e terminais, nos temos de metro, metroferroviário em linhas e temos a interceptação de corredores importantes como a Vereador Jose Diniz a Washington Luiz, Santo Amaro e a própria Francisco Morato, bom esse projeto também ele tem uma aderência a um projeto urbano municipal na medida que se vem integrar e agregar um valor de transporte público a uma região próxima ao Jabaquara chamada Via Parque um projeto municipal de reurbanização de toda aquela zona, pertencente a região do Jabaquara, no sentido de organização com a criação de um parque linear novas vias e habitação, e moradia e também vem aderir aqui no sistema municipal essa intervenção urbana, de reurbanização aqui onde estamos próximo daqui da região de Paraisópolis, e ao projeto urbano da perimetral, então esse projeto é um projeto que vem agregar valor de transporte público a essas regiões que existem projetos urbanos municipais de reorganização do tecido e da característica urbana ali existente, bom uma questão que sempre é colocada aqui no impacto ambiental que vai ser tratada o estudo de alternativas, o sistema viário que nos estamos passando tem um padrão característico nos estamos nos aderindo ao sistema viário existente, que a condição de vias e o canteiro central a condição primeiramente estudado de corredores segregados eles fazem e peço a atenção de vocês, eles fazem um alargamento do sistema viário para que se mantenha a mesma capacidade de deslocamento na cidade com a colocação do sistema viário pra mais próxima da formação da cidade que essa condição aqui, o sistema de metro sobre trilhos que o que nos conhecemos, vocês já conhecem, nos estamos aqui em São Paulo a 40 anos, ele tem uma demanda espaço aéreo e um tabuleiro que me condiciona uma condição de sombreamento muito grande, o que me impede uma constituição de corredores verdes, o sistema de monotrilho que é um sistema de tecnologia avançada de metro ainda não empregada no Brasil nos que estamos nos propondo a colocá-lo aqui ele tem uma característica fundamental para intervenções urbanas em cima de corredores ele tem permeabilidade, vocês vão perceber isso em algumas imagens que vou mostrar, essa permeabilidade que eu tenho sem o tabuleiro não me gera



sombreamento que me permite a esse sistema trazer e agregar outro valor que são o sistema de transporte em corredores verdes as estações possuem como característica geral basicamente uma estação em elevado sistema todo em elevado com um sistema de passarelas e acessos em ambos os lados da avenida quando existir, ou no caso do parque Jabaquara agregado a estação e o acesso se dá pelo parque uma outra condicionante é um sistema com o desenho diferenciado inovador, evolução do paradigma que o metrô tem trazida com as estações novas com a questão da sustentabilidade utilizando o menor recurso energético, já que a ventilação é totalmente natural cruzada a iluminação é plena através do fechamento dos vidros, ou seja a associação e agregando esse valor da sustentabilidade nas estações e também o reuso de água, captação, e energia solar e o que se possa dizer de uma boa arquitetura contemporânea essa é uma característica dela, uma vista geral do sistema, um nível do mezanino onde se dá as linhas de bloqueios, pra quem já conhece os bloqueios novos que estamos usando, eles estão aqui, e aqui nas plataformas com as portas e plataforma já muito dito e explicado pelo metrô da sua relação de conveniência e de uso e de proteção ao usuário, as vias elevadas tem 3 tipologias de pilares que se mantém em todo sistema de monotrilho projetado a ser implantado pelo metrô, a urbanização é um conceito extremamente importante nessa linha, os pilares ficam locados distantes de 30m e neste entremeio o que nos estamos nos propondo a fazer é um corredor verde, muito mais que um sistema de transporte nos teremos corredores verdes que irão conectar as áreas verdes já existentes nesse sistema, no caso só pra vocês terem uma idéia no caso da linha 17 ouro extraíndo a relação próximo ao Jabaquara Via Parque porque lá vai ser um parque que vai ser constituído não tem nada a ser feito a não ser um parque a ser implantado nos temos uma previsão de 14,4 KM e que 3,5 será a Via Parque um plantio de 4500 arvores e palmeiras nativas o nos dá uma média de uma árvore a cada 3m adensamentos onde há necessidade espaços maiores certos espaçamentos mais a nossa expectativa e previsão em projeto é essa situação na implantação do sistema vou falar do trecho de Congonhas ao Morumbi da linha 4, e esse trecho é um trecho urbana e não tem nada a ver com vezes de implantação, e é porque ele compreende uma resposta a cidade bastante equacionada e similar, nos teremos aqui a estação Congonhas pra quem conhece é no saguão principal, o prédio novo de estacionamento, essa estação ficara num terreno do estado hoje ocupado pela polícia militar do estado, e teremos uma conexão subterrânea que chegara até o aeroporto através de um túnel com esteiras rolantes, um túnel bastante contido porque ali é um sistema muito complexo enterrado, com esteiras rolantes com semelhança aquém quiser visitar na conexão que nos temos nas linhas 2 verde com a linha 4 ali na estação paulista com a consolação, essa esteira se dá em área paga, então todas aquelas passarelas que vocês viram, é área não paga, é área pública então qualquer usuário lindeiro, ele não precisa pagar para atravessar, é uma condição de conexão mais aproximada do lugar que vamos, nesse trecho aqui nos vamos buscar áreas já existentes e residuais do alargamento da avenida a característica de implantação que nos temos é esta a Av. Washington Luiz não me permite um canteiro central, nos optamos por não termos um alargamento de canteiro que levaria o viário mais para cima da cidade constituída das pessoas, então nos optamos por ocupar os espaços existentes com plantio e adensamento orglorio e preservação máxima das espécies já que eu tenho um pilar a cada 30m, eu atuo pontualmente nessa execução, no caso aqui nos estamos constituindo numa parte da avenida um canteiro alargado para que tenhamos um ponto de ônibus uma parada estratégica, nesse caso aqui mostra bem a nossa preocupação, hoje nos temos esta situação, a nossa previsão e a nossa posição de implantação é esta ao invés de privilegiar o canteiro centra o corredor com o verde, nos preferimos privilegiar os usuários lindeiros a esta linha; eu tenho que responder agora ou tenho que aguardar depois, tá bom? Bom aqui nos temos a implantação de um pátio de manutenção, o único pátio da linha, sob um piscinão existente, o piscinão da Avenida Água Espraiada esse pátio ira fazer o contorno nesse piscinão na constituição em continuidade a área



verde existente um, anel verde ao longo que me permite aqui constituir um sistema de um percurso cicloviário de aproximadamente 700m, além de um percurso de utilização pra prática de ginástica e corrida que o pessoal já usa passando pela causada estreita que existe, aqui a condição que nos temos hoje, esta é condição que nos temos, a ocupação se dá por essa mancha, hoje existe uma área verde que vai ser mais adensada, e nos vamos constituir uma área verde sob laje nessa área aqui dando continuidade na implementação do parque previsto nessa situação, no trecho entra a Água Espraiada e a marginal Pinheiros é uma linha bastante característica de implantação, nos temos aqui a ponte estaiada, a implantação das estações ocorreram no canteiro central desta avenida e um sistema em elevado também no canteiro central nos teremos uma travessa e um pilar a cada 30m e adensamento agora acompanhando o projeto da prefeitura do parque linear Água Espraiada, então nos vamos incorporar, além de incorporar o projeto, nos vamos agregar mais paisagismo estamos em discussão já é a proposição de premissas e paisagismo que constam no projeto e serão executadas essa é uma condição de implantação indicativa porque o projeto definitivo ainda está por vir a situação atual e a inserção final, nos temos que preservar os gabaritos dinâmicos definidos pela CIT. Nas estações também ocorreram a implantação também no canteiro central, preservando todas as condicionantes da cidade, esta é um trecho característico de uma implantação de uma estação, esta é a implantação de uma estação percebam os acessos em ambos os lados, em área não paga, acesso livre ao público trazendo segurança a estas travessias e segurança ao acesso do sistema, esta é uma característica típica de implantação toda estação ocorre com aquela tipologia no canteiro central somente os acessos e a sala de apoio operacional vai buscar as laterais, esta é a situação de implantação específico no caso da Águas Espraiadas onde toda essa área de intervenção já faz parte da linha 5 e essa área de desapropriação e inserção do elevado projetado pelo município, e nos estamos colocando uma estação que vai ter aderência a esse projeto de transferência de área paga para área paga, ou seja sem precisar passar por bloqueios, e acesso de área não paga, ou seja plenitude de acessibilidade, todas essas estações são plenamente acessíveis e responde ao desejo universal e atende todas as legislações inclusive a inserção de um elevado no que quer que seja do ponto de vista municipal e estadual. Chegando aqui no trecho final da Avenida Jornalista Roberto Marinho antiga Águas Espraiadas, nos temos hoje uma escola técnica sendo construída aqui, e nos usamos o mesmo princípio que vou mostrar pra vocês que usamos no aeroporto, e passamos por baixo dessa alça da ponte Espraiada fazemos uma curva e vamos caminhar entre a final da CPTM aquele gradio de divisa e a ciclovia hoje existente. Esse sistema construtivo aqui permite que eu jogue as vias mais pra cima do sistema viário, e o mais afastado e necessário da cidade das áreas construídas, nos vamos ter uma visão agora do outro lado, nos vimos deste lado a passagem debaixo da alça nos vamos ver deste lado aqui, esta é a condição final do muro de divisa da CPTM é uma área residual existente a ciclovia existente, essa área residual ela é decorrente dos pilares das pontes que tem a frente, então ele não é ocupado, então nos vamos ocupar esta área com tratamento paisagístico. Esta é uma foto grande angular de amplitude ela é um pouco distorcida, esta é a inserção, aqui estão as travessias da ponte, só um detalhe técnico do equacionamento, e o respeito a toda legislação existente e vigente, esta é uma situação atual, esta é a inserção final e nos vamos agregar o valor paisagístico a essa relação, nos temos aqui, opa faltou uma setinha!, aqui a estação Panambi é cruzamento do rio, trecho marginal Pinheiros Panambi, hoje situação atual esta é a ponte projetada e viabilizada tecnicamente e economicamente pra inserção do sistema, feito a travessia nos caminhamos nesse trecho que esta hoje o Extra, e vamos constituir inviável esta é uma área a ser desapropriada, nos vamos constituir um viário de conexão aqui, porque temos que chegar a nossa estação de forma independente, neste viário ele segue o conceito de corredor verde, todo este percurso debaixo do elevado e de baixo das estações segue o corredor verde, nos temos aqui, só para que seja entendido 3 momentos, o viário novo, nenhuma



modificação viárias a ser feita aqui, uma área que tem um condomínio, o fundo do condomínio aqui, e os deslizamentos dão fundo nessa área aqui, hoje sem ocupação nenhuma, nos vamos atravessar por este percurso com este conceito de corredor verde, neste caso aqui, nos vamos atravessar nesta condição, eu tenho o muro existente, eu tenho um córrego de água já canalizado por gabiões e muros de divisa existentes, nos vamos ocupar essa região aqui com o corredor verde bastante adensado que é esta região aqui, vamos passar sobre uma área não utilizada porque na verdade eu tenho um córrego canalizado, este córrego nasce aqui, aqui é uma nascente que caminha neste sentido, ele está canalizado sobre esta região de interconexão do cemitério do Morumbi, ela está de céu aberto com um gabião neste ponto e volta a ser canalizado sobre viário, desculpa com gabião até este ponto, e volta a ser canalizado daqui pra cá e entra num viário, então nos vamos interferir nesta região, esta intenção intramuros da região do cemitério na área não utilizada devida ao córrego, esta é a condição existente, toda área comercial acontece daqui para lá pra perceber muito bem daqui pra cá, esta é uma área de reserva devido ao córrego existente, está é a proposta de implantação, do ponto mais alto do cemitério, esta é a interferência visual que nos teremos no cemitério. Chegamos na região de Paraisópolis onde está ocorrendo a implantação de um projeto de urbanização e constituição de um viário chamado de Perimetral pela prefeitura, mais especificamente neste ponto, hoje estas edificações todas já estão implementadas esse viário está em uma condição preliminar, existe uma condição de implantação dessas moradias aqui que nos estamos deslocando para cá pra que possamos abrir um bolsão, porque nesse ponto nosso sistema chega muito próximo do viário, porque ali tenho um viário que sobe que sobe a 9% nosso sistema vai a 6% então chega uma hora que eles se tocam, essa é a condição de implantação da estação dando integração em nível para as moradias existentes, essa é a condição atual, essa é a condição prevista de inserção das vias, e caminhamos sobre o canteiro central de um projeto urbano de inserção da perimetral, este projeto urbano é do município e nos vamos sobre o canteiro central implantar o nosso sistema. Esse é o traçado, o detalhe do traçado do projeto municipal ciclovias, vias de continuidade perimetral de canteiro alargado, onde nos inserimos o nosso sistema, este é no trecho onde a cidade se eleva na lateral, dando continuidade a nossa inserção e a constituição de um corredor verde, esta é a estação atual, esta é a estação prevista chegamos na João Saad, situação atual, situação prevista, chegamos em São Paulo Morumbi, onde será inserida uma estação com conexão plena na linha 4 amarela, aqui é a inserção da estação com a conexão. (participantes querendo volte a apresentação, secretário autoriza) Eu tenho aqui uma avenida a ser constituída em terreno particular e faremos a apropriação para a inserção do nosso sistema viário a ser remodelado nesse trecho, a partir daqui eu tenho aquele terreno de fundo que vou mostrar mais a frente que não está ocupado, atravesso a região ocupada intra-muros do cemitério e entro na avenida Perimetral da prefeitura, então agora as imagens, isso aqui é o conceito na região existentes intra muros naquela parte mais larga adjacente a onde no final dessa visão nos temos o muro do cemitério, seria nesse trecho todo aqui, é onde eu tenho um gradão e um muro fechando, um portão fechando a ocupação desse terreno, entramos na condição intra-muros do cemitério e chegamos, é mais fácil ver aqui do que no corte, essa região intra-muros do cemitério, estou vindo de lá e venho sentido diagonal que é esse eixo aqui, e faço a curva mais a frente pra chegar até a avenida Perimetral já em construção pelo município e chego até aqui, nesse trecho da Perimetral todos esses desenhos que vocês estão vendo aqui são o projeto urbano da prefeitura, e nos estamos aderindo a este projeto ocupando o canteiro central já com uma acomodação conversada com o município pra que pude-se constituir uma ilha e inserir uma estação aqui no meio, hoje a situação que temos lá em relação ao projeto é esta e a situação final será esta, aqui é o muro do cemitério, toda esta região do lado de cá será preservada nos estamos interferindo deste lado aqui, aí entra no projeto Viriato Correa a prefeitura denomina tudo como sendo Perimetral, e nos



chamamos tecnicamente como Perimetral porque cada trecho tem um nome, esse trecho nos teremos do viário pelo município, e nos estaremos ocupando o canteiro central previsto em projeto municipal então após a implantação do viário nos inseriremos, agregaremos o valor do transporte público no canteiro central deixado pela implantação do viário, inclusive essa região aqui é uma parte de um córrego a céu aberto, o conceito é o mesmo essa é a proposição municipal de constituição de ciclovias laterais, causadas, canteiro central, onde nos iremos e depois inseriremos o nosso sistema, integrado a este canteiro alargado deixado pelo alargamento viário, no outro trecho onde a direita existe uma elevação onde o estádio esta aqui nos temos uma elevação onde as moradias estão mais altas, bom aqui é a situação atual, aqui é a inserção pelo município, nos inserimos nosso sistema pelo canteiro central deixado pelo viário esse viário vai se conectar com a Avenida João Saad que já possui o canteiro central, que é esta situação, na João Saad já possui canteiro central, junto com aquela do viário novo da Perimetral até chegar na João Saad existe um projeto integrado de drenagem com a construção de piscinões para retenção de água e retirada daquela condição de alagamento que nos temos atualmente, pelo menos o projeto prevê aquela situação com capacidade suficiente atendendo a legislação pra que os dois sistemas, tanto o viário novo quanto o sistema de monotrilho percorram e atendam perfeitamente todas as condições regionais, aqui da João Saad até no estádio até o final chegamos na estação São Paulo Morumbi da linha 4 embaixo da Francisco Morato onde nos teremos uma estação terminal do nosso sistema esta é a João Saad com a avenida Francisco Morato, este é o acesso da futura estação da linha 4 e ai nos estamos aderindo o sistema e a estação. Agora vamos para o outro lado que o trecho Jabaquara via Paulista nos saímos aqui do aeroporto e percorremos para lá falamos do pátio e temos agora toda esta aderência do projeto ao projeto municipal chamado via parque de constituição de um parque e a reurbanização de viários e moradias este trecho aqui esta dentro de trechos já pertencente ao metrô que o pátio Jabaquara e chegamos até a estação Jabaquara, então aqui é só uma ampliação, o projeto é um projeto da estação padrão sobre um parque a ser constituído e finalizamos.

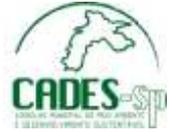
Walter Faria: Boa noite a todos. Meu nome é Walter Faria eu integro e represento aqui a empresa que promoveu a acessória técnica pro grupo de trabalho do metrô relacionado a consolidação do EIA/RIMA da linha 17 lembrando que pela especificidade deste projeto a aproximadamente 25 profissionais de diferentes áreas e especialidades se dedicaram a consolidação deste estudo que esta sob a coordenação do grupo técnico do metrô é importante ressaltar também que todo estudo de impacto ambiental e este obviamente da mesma forma obedece uma legislação específica no âmbito federal nesse caso também uma resolução do órgão de licenciamento ambiental municipal, é a construção de um EIA se inicia a partir de uma diretriz a partir de um Termo de Referencia emitido pelo próprio órgão ambiental licenciador, que construiu esse termo com base no projeto de engenharia, no projeto funcional disponibilizado pelo empreendedor, então nenhuma equipe tem autonomia de desenvolver um estudo aleatoriamente, segue-se uma diretriz com base no projeto de engenharia, no projeto proposto, essa diretriz emitido através de um termo de referencia do órgão licenciador. Faço questão de ressaltar também, apesar de ter sido mostrado na apresentação anterior do Ivan, mais é objeto específico desse licenciamento, foi objeto específico do EIA/RIMA, e será objeto específico dessa apresentação, os trechos 2 e 3, e isso faço questão de ressaltar porque originalmente esse projeto da linha 17 contemplava um terceiro trecho da estação São Judas até Congonhas, mais repito não faz parte, não é objeto desse processo de licenciamento, não foi objeto do estudo de impacto ambiental, no inicio do processo de construção do estudo de impacto ambiental, ele se dá, de forma geral buscando as principais justificativas pra implantação daquele empreendimento, no caso da linha 17 devemos imaginar num contexto mais amplo e obrigatoriamente, nos reportar então aos planos integrados de transportes urbanos (PITU) nas suas diferentes versões, nas suas diferentes revisões, e que mais de uma década já identifica uma



expansão, expressiva da fronteira urbana na região metropolitana, por consequência disso a ocupação de áreas cada vez mais periférica, mais distantes da infra-estrutura consolidada do município, e complementarmente a este plano integrado outros estudos também dando um diagnóstico muito parecido entre estes estudos citamos também as operações urbanas, e uma mais específica para este projeto de forma geral uma mais relacionada a este projeto a operação urbana Águas Espraiadas, que de alguma forma busca então promover uma nova ocupação do espaço urbano, áreas pouco ocupadas, ou não tão densamente ocupadas, ou não da forma adequada, então hoje as operações urbanas de alguma forma tem esse objetivo final, e tendo como esse objetivo uma melhor ocupação do solo por consequência também, haverá também a necessidade de atender a demanda de transporte público, nessas áreas que deverão ter uma nova ocupação, é nesse contexto geral então, nesse contexto regional, que a gente começa a inserir começa a pensar na linha 17, ou seja um empreendimento, uma Linha de metrô, que possibilitara dentro desse contexto, dentro dessas deficiências que a gente tem hoje absolutamente consolidadas de uma população principalmente daquela residente mais periféricas, e nesse contexto que a linha 17 pela sua característica perimetral, pela sua característica de integração com as demais linhas do metrô com outras linhas da CPTM e assim por diante, é nesse contexto geral que a gente já começa imaginar a linha 17, e em especial por ela ter um prazo de implantação relativamente curto em relação a outros empreendimentos e por essa característica perimetral como eu disse, ainda no quesito de justificativa, e agora mais especificamente ao trecho projetado de implantação da linha 17, a gente começa observar algumas demandas bastante específicas, que tem por base dados levantados e consolidados pela pesquisa origem destino, mostrando que aqui hoje estamos contemplando os três trechos, mais tirando aquele primeiro trecho que não é objetivo do processo licenciamento ainda sim considerando os outros dois trechos, a linha 17 vem com, o objetivo e justificativa de atender da ordem de 200 mil passageiros ou da ordem de 20 mil passageiros hora, então observem que nesse contexto como um todo já se busca dar atendimento ao plano integrado de transporte urbano na sua revisão mais recente, e de alguma forma buscando com a linha 17 uma integração, articulação com as demais linhas do metrô da CPTM e de outros meios de transporte, importante destacar ainda uma importante característica da linha 17 a possibilidade de interligar o aeroporto de Congonhas com a rede metroferroviária, o aeroporto de Congonhas tem uma característica importante ela tem números interessantes, onde poucas pessoas sabem disso, existe uma população aeroportuária que diariamente tem que se locomover até aquele local, e isso hoje soma algo na ordem de 60 mil pessoas, são 30 mil passageiros dia embarcando ou desembarcando em Congonhas, são da ordem de 1800 veículos/hora, chegando a Congonhas ou de lá saindo sem que o aeroporto esteja interligado a rede metroferroviária, então entre os objetivos mais específicos da linha 17, além de atender essa demanda perimetral, fazer as ligações sul e sudoeste do município também tem essa característica específica de atendimento ao aeroporto de Congonhas, ainda como justificativa é importante observar isso é abordado em qualquer estudo de impacto ambiental pra qualquer tipo de empreendimento não só para uma linha de metrô, mais especificamente pra uma linha de metrô, uma justificativa é busca se entender quais os benefícios que essa linha trará, e a forma de entendimento disso é comparando esse tipo, esse modo de transporte que é o metrô, com outros modos de transporte por exemplo com carro e ônibus, e mais importante ainda é a gente tenta quantificar pra se entender um pouco melhor isso daí, uma das formas é a gente observar aqui o IPK que é o Índice Passageiro Quilômetro a grosso modo pra se entender isso, vamos imaginar 3 modos de transporte e fazer uma comparação entre eles metrô, ônibus e automóvel, uma linha de metrô vamos imaginar tendo um índice X que nos vamos manter fixo aqui, um índice X de passageiros sendo transportado em 1 km de metrô, se essa linha de metrô não existir ou se ela for retirada for desativada essa população usuária dessa linha de metro



migrara obrigatoriamente para outro transporte no caso aqui comparado com ônibus e automóvel, a comparação é se esse numero X de passageiros for transportado por metrô em 1 km se essa linha for retirada e for substituída por ônibus haverá a necessidade de uma quantidade X de ônibus rodando para atender essa mesma população que somara 5 km de kilometragem em contra partida 1 do metrô, se aquele numero X de passageiros, não tiver metrô e se deslocar de carro, haverá a necessidade de um numero X de carro rodara 55 km para substituir aquele 1 de metrô , fazendo uma conta inversa, vamos imaginar agora, retirar todos ônibus e carros que poderão ser substituído pelo metrô , haverá de alguma forma ganhos e principalmente no meio sócio-ambiental , ganho de redução de hora de viagem , redução de km percorrido veja a relação, 1 pra 5 e 1 pra 55, por conseqüência o modo de transporte de forma geral você terá uma redução, do número de vitimas hoje mais do que conhecido em termos de acidentes de trânsito, redução da poluição atmosférica por conta do modo de transporte e redução de manutenção do sistema viário, obviamente estes números estão colocados aqui de forma simplificada a grosso modo sem maior detalhamento , mais tudo isto aqui convertido em moeda , convertido em dinheiro e falo especificamente da linha 17 isso geraria alguma coisa da ordem, implantada a linha 17 em substituição a outros meios de transporte e atendendo aquela demanda especifica , geraria um benefício econômico da ordem de 360 milhões ano, bem feita essa primeira justificativa e isso obrigatoriamente se desenvolve pra qualquer estudo de impacto ambiental , e para quem não está de uma forma geral feito a seqüência de um estudo de impacto ambiental , a próxima etapa então será um diagnóstico de vários temas ambientais que são abordados num estudo desses em diferentes escalas de abordagens, que nos chamamos de áreas de influência, e isso é definido para qualquer tipo de empreendimento no caso especifico da linha 17 foram definidos 3 tipos de influência , e todos os temas ambientais foram discutidos, abordados , detalhados e diagnosticados tanto com dados primários obtidos em campo em trabalhos diretos de campo ou dados secundários levantados em bibliografias oficiais disponíveis , as áreas de influência estabelecidas para este estudo foram três, a área de influência indireta que contempla toda a área do município de São Paulo principalmente por essa característica de integração da linha 17 com os demais equipamentos da rede de transporte urbano, a área de influência indireta que a qual os meios físicos e biótipos tem como limite suas bacias hidrográficas interferidas pelo traçado da linha 17, e a área diretamente afetada o diagnóstico ambiental é feito basicamente com dados primários todos com levantamento direto em campo e que tem como foco principal o traçado projetado e seu entorno imediato então todos os temas ambientais que consolidam a linha nessas listagem de abordagem nesses níveis de detalhamento , a seqüência então do estudo de impacto ambiental ele vem então com o diagnostico de vários temas como eu havia dito que em grosso modo a gente resume em 3 meios , meio físico, meio biótipo e meio sócio econômico , no meio físico especificamente todos esses temas são levantados são diagnosticados características climáticas, qualidade do ar, linhas de ruídos, aspectos geológicos e geotécnicos, áreas contaminadas , áreas passíveis de inundação, qualidade das águas subterrâneas e superficiais entre outros , obtêm-se obviamente uma série de resultados e vamos apresentar alguns principais resultados apenas mais de forma geral os mais importantes , aqueles que tem um reflexo mais, enfim maior do projeto sobre o meio com relação os níveis de ruídos e vibrações foram estabelecidos 10 seções 10 pontos de medição ao longo de todo traçado projetado com medição direta com níveis de ruídos e vibrações tomando por base o que estabelece a legislação ou a normatização vigente o diagnóstico que se obteve, a informação que se obteve, o retrato que se obteve é que os níveis de ruídos estabelecidos hoje nas dez seções de medição já ultrapassam os níveis básicos estabelecidos em legislação, o nível de ruído de fundo hoje já é maior independente do empreendimento já é maior que a legislação estabelece , em relação aos níveis de vibração, pontualmente pelo menos em quatro ou cinco pontos observou picos já acima do que a legislação estabelece , principalmente nas



vias de maior tráfego, em relação as áreas passíveis de alagamento mediante no centro de consulta e gerenciamento de emergência da Prefeitura de São Paulo, diversos pontos foram identificados a maioria deles conhecidos pela nossa rotina, e que fazem parte do nosso diagnostico, pra reorientar se for o caso um projeto de engenharia, e com relação com as áreas contaminadas é um quesito estabelecido pela legislação, onde previamente a implantação do empreendimento onde se identifica eventuais áreas ou potenciais áreas que possam interferir ou sofrer interferência pelo projeto essa análise é feita em dois focos um com base nos de ocupação pretérito e atual do solo, onde de alguma forma usos anteriores do solo principalmente em áreas industriais tenham um potencial de contaminação previamente identificado e outro foco é o cadastro de áreas disponibilizados pela CETESB que obrigatoriamente tem que ser consultado, nesses dois focos que foi dado, áreas de potencial contaminação que provavelmente demandarão algum tipo de atenção do projeto, se referem as áreas entorno do aeroporto de Congonhas , por conta dos insumos que lá são armazenados e utilizados, o próprio cemitério do Morumbi por conta do necrochorumi típico de qualquer equipamento deste tipo entre as estações Granja Julieta e Morumbi por conta de antigas atividade industriais identificadas nestes trechos, e do cadastro de áreas identificadas pela CETESB há quatorze pontos comprovadamente fazem parte deste cadastro , doze referindo-se a postos de gasolina ou seja tudo isso feito porque, de alguma forma durante a execução do projeto, se houver a possibilidade de algum contato de alguma interferência destas áreas com o projeto ou vice versa, o empreendedor terá que tomar todas as ações como a legislação estabelece, ou seja são informações preliminares que o diagnostico ambiental vai agregar ao projeto de engenharia para as etapas subseqüentes em relação ao diagnostico do meio biótipo agora diversos temas analisados principalmente a caracterização da vegetação das unidades de conservação da fauna de pássaros e os principais obtidos aqui, da mesma forma o objetivo principal desse diagnostico é subsidiar esse projeto de engenharia para eventuais reformulações ao longo de todo traçado projetado e sim todo mediado foi feito um cadastramento e um mapeamento arbóreo , esse mapeamento identificou 2385 cadastramentos indivíduos arbóreos, só que estas árvores vamos destacar que é o que a legislação estabelece esse mapeamento é feito para qualquer individuo arbóreo a partir de 3 cm de diâmetro, então desse indivíduos muito jovens, mudas até indivíduos adultos, isso não quer dizer que o traçado ira interferir em 2000 ou em 1, quer dizer que foi mapeado preliminarmente 2385 indivíduos arbóreo, arvores, e o projeto de engenharia fará agora toda e qualquer adequação que for necessária, havendo a necessidade de supressão de qualquer individuo arbóreo existe também uma legislação especifica de compensação dessa supressão se autorizado obviamente com relação as áreas de preservação permanente unidades de conservação, obviamente o traçado passa paralelo a alguns cursos de água obrigatoriamente interferindo em áreas de preservação permanente, mas que por ocupação atual hoje já estão absolutamente desprovida de seu objetivo geral decorrente obvio, repito deste uso atual e o projeto em si conforme o Ivan apresento essa recomposição arbórea que esta já projetada, vem ao contrario revitalizar essas áreas que hoje já estão completamente alteradas, em relação a fauna de pássaros, uma situação semelhante a da situação do arbóreo feito um diagnostico especifico, com base em dados primários com levantamento de campo em áreas de maior potencial de ocorrência identificada algumas espécies , lembrando que a maioria destas espécies especificadas são no que tecnicamente se denomina com hábitos oportunistas ou generalistas de forma geral então uma fauna de pássaros já adaptada as condições urbanas típicas daqui de São Paulo, em relação ao diagnostico sócio-econômico uma serie de outros temas já analisados com destaque ao uso da paisagem urbana do uso e ocupação do solo indicadores de qualidade de vida, áreas de desapropriação e assim por diante, alguns desses temas nos vamos destacar aqui, um de grande interesse se refere o interesse do uso e ocupação do entorno imediato da linha projetada, esse levantamento é feito inicialmente pelo uso de fotografias



numa foto interpretação , fotografias aéreas , que dão um mapa básico que posteriormente serão checados em campo por equipes da sócio economia, e a partir então deste mapeamento se estabelecem classes de uso do solo, que vão ser demarcadas aqui nesse entorno imediato, de forma geral há grosso modo predomina no entorno imediato de todo traçado áreas de padrão residencial horizontal, isso da ordem entorno de 36 ou 37 % seguindo de outras varias classe de uso do solo, com relação aos padrões de uso de acessibilidade, é importante destacarmos esse tema que foi feito com base em um dado oficial pesquisa origem e destino, e que mostra claramente que para essa região mais especifica do eixo projetado da linha 17 de uma forma mais ampla da área de influencia direta, as viagens atraídas elas somam alguma coisa da ordem de, existe uma população que se desloca para essa área de influencia direta uma população da ordem de mais ou menos de 800 mil pessoas, então o que se observa que essas viagens são feitas predominantemente por ônibus por automóvel ou por pessoas se deslocando à pé, mostrando mais uma vez a deficiência a ausência de uma linha de metro especifica para atendimento desta região ou de uma conexão dessa área sul e sudoeste com o restante da rede de transporte, um outro também importante analisado pela questão da sócio economia se refere as áreas passíveis de desapropriação, e aqui é importante destacar o que esta consolidado no estudo de impacto ambiental se refere a linha 17 a via Perimetral e a readequação da praça Charles Müller que fazia parte ou faz parte de todo contexto geral , então observem que da mesma forma , foi feito todo um mapeamento especifico com base em informações primarias mais importante destacar que em boa parte , o que quero dizer na ordem de um terço de aproximadamente 130 mil metros quadrados que é o que se somo de área passível de desapropriação aproximadamente um terço destes 130 mil metros quadrados se referem a áreas interferidas também pela via Perimetral já em processo de construção ou pela praça Julius Rime, um outro lado importante se refere a uma área de 4.1120 m que será desocupada para implantação do pátio e subestação isso é uma área desocupada sem ocupação nenhuma isso também representa alguma coisa de um terço daquele total , então haverão interferências, desapropriações estão todas devidamente mapeadas com os padrões residenciais estabelecidos lembrando porém esse valores específicos pra cada classe que eu citei, então de forma geral o que se tem alguma coisa das áreas desapropriadas na ordem de 8 % representando comercio e serviço de padrão médio 19,5 % representando padrão residencial horizontal padrão alto 19,8% relacionada a uma somatória do padrão residencial horizontal padrão médio e popular e 52,7% de área a ser desapropriada representado áreas desocupadas ou áreas com ocupação bastante insipiente esse é contexto geral das áreas a serem desapropriadas feito o diagnostico falando de forma resumida a próxima etapa do EIA se refere a identificação de todas as ações que de alguma forma poderão gerar um impacto, e essas ações tem que ser identificadas desde uma fase como essa que estamos agora preliminar de planejamento sem nada de obra buscando identificar todo e qualquer potencial impacto uma noticia de jornal que seja dada de uma forma incompleta ou incorreta na fase de planejamento o inicio desse processo de contato com a população que será desapropriada isso de alguma forma gera uma ansiedade, gera uma preocupação tudo isso são ações que poderão gerar impactos, e da mesma forma toda essa estratégia é usada para as demais fases estabelecidas para consolidação do empreendimento , da fase de recrutamento de seleção e contratação de mão de obra até todas as fases inerentes especificamente a uma obra em si e depois na operação, então essas foram as principais ações que a equipe técnica identificou e entende como pertinentes e potencial geração de algum eventual impacto em alguma das fases do empreendimento, com base nessas ações então o próximo paço é identificar e descrever todos impactos e para linha 17 foram identificados 26 impactos distribuídos nos 3 meios predominados impactos no meio sócio econômico devendo ser lembrando inicialmente, ou preliminarmente que o impacto alem de ser identificado ele tem que ter uma classificação você tem que mensurar até mesmo para se saber qual a melhor ação para



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



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

Alberto Singer: Boa noite a platéia meu nome é Alberto Singer, eu estou aqui representando a sociedade dos moradores do Morumbi, eu pensei muito se o título mais apropriado para o que vou dizer aqui hoje, seria “A grande mentira”, ou se seria “Jogo de cartas marcadas”, eu vou começar pela “A grande mentira” as autoridades convenceram, a comunidade de Paraisópolis, que a melhor opção para eles seria o monotrilho porque estaria pronto em três anos, enquanto o metrô convencional leva 20 anos, e mais eles disseram que construiriam o metrô subterrâneo, logo após a entrada do monotrilho, isso foi dito por um representante da comunidade do Paraisópolis na audiência do dia 20 da semana passada, eu não to inventando nada, tá gravado em vídeo, eu não to inventando nada, isso foi dito aqui dia 20, obviamente temos aqui três grandes mentiras, a primeira que o metrô subterrâneo leva 20 anos para ser construído, a segunda que teremos um metro convencional após a construção do monotrilho, e a terceira e a maior de todas, é que poços serão prejudicados, aqueles que perderam seus lares e seu ganha pão, em benefício de milhares que terão o transporte de massa, na verdade sairão perdendo, porque o monotrilho é um transporte de baixa velocidade, com capacidade limitadíssima, e que fere ao meio ambiente, ao contrário que o metrô convencional, que é mais rápido, de grande capacidade e subterrâneo, o monotrilho é principalmente para pequenos percursos em aeroportos, quem já foi ao exterior sabe disso, onde o fluxo de pessoas para terminais, para terminais é bastante baixo, também é utilizado em inúmeros parques de diversão, porém em cidades é pouco usado pelo seu alto custo, e pelos danos ambientais, com a incompetência do metrô de São Paulo, pode ser que construção de um metro leve 20 anos, porém hoje em dia o prazo de um metrô convencional não passa na pior das hipóteses de 8 anos, os únicos beneficiados com essa obra são os governantes, o metrô, a empresa que vendera o sistema, as empreiteiras, somente estes irão ganhar com este projeto, mais porque o metrô quer o monotrilho, as razões principais, eu vou correr um pouco se não vão me cortar aqui, são políticas e financeiras, o monotrilho ficaria pronto em 2014 véspera de eleição, e o dinheiro entra muito rápido numa obra de três anos, faz parte da grande mentira o estudo de impacto



ambiental, que é apresentado, quem contrato e pago pelo estudo foi o metrô, imaginem vocês na seguinte situação, vocês precisam contratar um advogado para defende-lo numa causa, será que El vai ajudá-los a ser condenado é claro que não, ele vai defender o seu cliente até o fim, no caso aqui a empresa contrata considera de baixa intensidade o impacto ambiental, desta monstruosidade chamado monotrilha, trata-se de um estudo totalmente parcial, por ter sido contratado por uma das partes interessadas, o correto seria a contratação de uma empresa independente que não tive-se vinculo com nenhuma das partes, agora vamos falar de incompetência, o metrô de São Paulo tem míseros 65,9km esta em quadragésimo lugar num ranking de kilometragem , só pra vocês terem uma idéia o nosso metrô tem 40 anos, o de Seul tem 36, é o quarto maior metrô do mundo, com 286,9km, ou seja quase 5 vezes mais extenso, isso ai é uma vergonha, agora eu vou falar de cartas marcadas, a empresa que vai vender o sistema já esta escolhida, esta saindo até na imprensa, não vou citar nomes, mais é uma multinacional conhecida por escândalo de corrupção ao redor do mundo, as empresas que farão as obras de infra estrutura também, já estão alinhadas com esse projeto, também é desnecessário mencionar os inúmeros escândalos envolvendo essas empreiteiras, mensalmente nos jornais, aparecem denuncias de corrupção, em obras publicas, e outra já esta sendo contratado uma multinacional, que fará a avaliação dos imóveis a serem desapropriados, essas audiências publicas são feitas apenas, para justificar que a população foi ouvida, é apenas pra constar, já esta tudo acertado, ai vocês vão me perguntar, se já esta tudo sacramentado porque você ta aqui perdendo o seu tempo, e tomando o nosso, a resposta é simples, as autoridades não contavam com essa reação, a cada dia aumenta ainda mais a indignação da população contra mais essa barbaridade, que esta sendo imposta , estamos se organizando, para combater essa atrocidade e evitar que a cidade tenha mais um elefante branco, e evitar que nosso dinheiro seja desperdiçado em mais uma obra absurda, não poderia deixar de mencionar, que a mal fadada Perimetral que está sendo utilizada nesse projeto, só vai transferir os congestionamentos de local , pois os gargalos continuam, para terminar eu gostaria de agradecer por terem me ouvido e pedir a todos que sejamos uma única voz para evitar que esse crime seja cometido contra a cidade de São Paulo, e contra todos nós. Obrigado!

Cristina Antunes: Boa noite a todos. Eu estou representando a Sociedade Amigos do Jardim Petrópolis, e das entidades que fazem parte da CIRANDA que é uma congregação de associações da área da Subprefeitura de Santo Amaro, nossas entidades há mais de ano vêm solicitando a Companhia do Metrô apresente esse projeto, e apesar de todos de apelos, eles diziam, que a equação econômica não estava pronta ainda, o desenho não esta feito, ai de repente nos fomos surpreendido com o EIA/RIMA pronto acabado, e que nos foi apresentado no CADES, eu sou conselheira do CADES, e ao receber essa apresentação, outra conselheira solicitou em nome do conselho, que a companhia do metrô apresente planilhas de custo comparativas, já que a equação econômica já devia estar pronta, planilhas de custos comparativos pra dizer, quanto custa este sistema elevado, quanto custaria o sistema no subterrâneo, e quanto custaria o sistema no solo, que seriam três alternativas, que a própria companhia do metrô considero no primeiro momento, e infelizmente nos não recebemos esta informação, então Helio eu reitero viu Helena, reitero esta solicitação em nome do CADES, e em nome da SAJAPE, e a gente espera que na próxima audiência publica que nós solicitamos, e eu vou protocolar aqui também, mais já foi protocolado também na secretaria, que a gente tenha essas respostas, na audiência passada o secretario informou que tudo bem, já estava aprovada mais teria que cumprir o rito, tudo bem nos entendemos e concordamos com isso, o rito esta cumprido, e nos vamos protocolar aqui hoje, mais já esta lá na secretaria, nessa assembléia, nessa audiência publica, a gente espera que as questões não respondidas nas duas anteriores sejam respondidas finalmente, obviamente a tempo para levantar estas respostas, mais uma vez como conselheira do CADES, e representante da SAJAPE, eu preciso reinteirar que nos



somos a favor de um sistema de transporte de qualidade, que permita que a população de São Paulo deixe o carro em casa, mais não esta tipologia, esta tipologia esta sendo vigorosamente rejeitada por toda a região, e outras regiões também, hoje ta no jornal do Estado de São Paulo um movimento ambiental da zona leste, também questionando, eles não querem o monotrilho, um sistema elevado, com outras alegações, mais lá o bondinho, já ganhou o apelido de “bondinho da Disney “, essa mesma entidade durante um ano, ela também andou pedindo ao metrô, que apresentasse o custo desse monotrilho, e também até hoje não foram atendidos, existe um estudo que já foi mencionado na audiência anterior, sobre os monotrilhos que não estão funcionando em outras cidades, e você comentou Ivan, que você colocou na tela, que um dos modelos é de Kuala Lumpur, neste estudo o de Kuala Lumpur é dos que não funcionam, por conta da equação financeira de ocupação do trem, como já foi mencionado aqui também, apesar de haver uma enorme rejeição em meio a maior parte da população, estou falando dessa região aqui agora, a população de Paraisópolis, os dois representante de Paraisópolis que se manifestaram na semana passada, eles colocaram claramente que eles queriam o subterrâneo, mais como eles estão querendo alguma coisa, eles vão se conformar , na verdade é uma aceitação, porque eles não estão vendo uma alternativa, pra não ter que esperar 20 anos, que é o que foi dito, que não é o que demora, nos estamos com a linha 5 em construção em Santo Amaro, e a menos que, eu não sei a quem estão enganando, a quem estão querendo vender esta idéia, lá em Santo Amaro, 6 estações da linha 5 esta programado para ser feito e, 2,5 anos, e o executivo não é feito antecipadamente, o projeto executivo é feito na hora que começa a escavação, então é feito por trechos, por tanto não da pra disser que vai demorar 20 anos, um projeto que precisa ainda pensado e executado, não é assim que é feito metrô aqui em São Paulo, eu quero lembrar 2 situações, no EIA/RIMA da Nova Bandeirantes , quem estava pode lembrar à de lembrar, nos argumentamos muito dizendo que você vai ter o Rodoanel, não ter porque ter a Avenida Nova Bandeirantes, que seria um corredor exclusivo para caminhões, isso aqui foi questionado, o EIA/RIMA, a argumentação, (Presidente da mesa pede que conclua), eu queria dizer que naquela ocasião, acabo prevalecendo à posição da sociedade, apesar de no momento do projeto a gente ter sido “derrotado”, passado algum tempo os próprios administradores caíram em si e viram que, não fazia sentido aquele projeto, eu espero em nome da SAJAPE, da CIRANDA, e dos membros do CADES , a gente à de discutir isso, que neste momento as autoridades não esperem tanto tempo, por que isso custa dinheiro, tudo isso que esta aqui já custo dinheiro, a gente espera e que reconsiderem e que vejam que não da pra enfiar goela a baixo um projeto que 90% da população rejeita, e estava se colocando nessa rejeição, eu não preciso nem falar na máxima democracia, o governo do povo, pelo povo, para o povo, este governo que se considera democrático, tem que levar a serio a participação do sociedade civil e a democracia participativa. Obrigada!

Hélio Neves: Eu peço então que se dirija ao microfone a minha esquerda, o Sr. Eduardo Moreira, e em seguida se aproxime a Sra. Sandra Pires, o Eduardo Moreira , é da CIRANDA, e a Sandra Pires é do condomínio Via Veneto .

Eduardo Moreira: Boa noite, eu sou o Eduardo Moreira, eu represento a CIRANDA, na Cristina também representa, a gente representa 17 associações do entorno Águas Espriadas, e da Sub Prefeitura de Santo Amaro, e a gente pedir exatamente isso, a gente não é contra o transporte público, a gente quer que seja comprida a lei e o transporte publico, na Avenida Roberto Marinho, seja aquele previsto no projeto original o do Paulo Bastos, esse transporte previsto pelo Paulo Bastos, que é um arquiteto, um urbanista, no solo ele não previu nenhum transporte aéreo, em monotrilho ou no que quer que seja, então a gente gostaria, que o metrô tive-se a humildade de olhar o projeto do Paulo Bastos que é muito bom, e se possível voltar a traz, e que a sociedade no



entorno deseja, para suas avenidas que cortam seus bairros, é a gente tem algumas duvidas, porque se diz muito que não tem ruído, e não se tem vibração, que os imóveis não serão afetados, mais até agora não foi apresentado, ou demonstrado nenhuma prova técnica concreta técnica, e a gente não tem o histórico, de monotrilho ou VLP, aéreo no Brasil, esse será o primeiro, e a gente esta com muita duvida, porque falando em paradigma, nós estamos vendo cidades que estão tirando esse transporte aéreo, e nos já passamos por este paradigma, e o Minhocão hoje é detestado pela população, então se a gente for realmente, mudar o paradigma, a gente tem que observar os que já foram mudados, e vamos trazer a coisa para o chão, que é como a gente gostaria que fosse, então seria essas a minhas questões, e eu agradeço muito a atenção de todos. Obrigado!

Sandra Pires: Boa noite a todos, meu nome é Sandra Pires, eu sou economista, pós graduada em administração de negócios, e eu represento o condomínio Via Veneto somos todos moradores de uma área bastante tranqüila do Panambi, com muito verde e som de pássaros, mais que hoje esta sendo ameaçado por um projeto que vai rasgar esta área, com pilares de cimento e um trem passando por cima, eu não tenho exatamente pergunta a fazer para vocês, mais apenas questionamentos para os responsáveis por este projeto, de forma que os ajudem a refletir, um pouco mais sobre a cidade as quais eles mesmos vivem, sobre o pretexto de resolver o problema de transporte da região, demagogicamente, se buscam soluções paliativas, a curto prazo, de péssimo gosto arquitetônico, uma cidade tão cheia de poluição visual e sonora, de impacto ambiental, negativo, de certa forma vai exterminar as áreas residências de verde nativo, com serias questões de segurança, e com muitas duvidas, sobre o real retorno econômico, desse investimento, visto que não se sabe ao certo se as premissas de custo cobriram verdadeiramente todos os custos, previstos e possíveis de acontecer, a primeira questão que eu queria abordar, seria a questão de segurança, nas audiências anteriores em que estive presente, os dirigentes do metrô falaram muito comprometimento dessa entidade com a segurança, ainda que isso fosse verdade, como poderiam se responsabilizar por situações que fogem a seu controle, como impedir que pedintes e assaltantes se valham dos pilares de concreto de se esconder e viver, como acontece em muitos lugares aqui em São Paulo, como se pode se responsabilizar do controle do pânico que pode acontecer a 15m de altura, em situações de briga ou de qualquer ato violento dentro de um compartimento, ou apedrejamento externo por vândalos, tiros, falhas do sistema como aconteceu no metrô a dias atrás, e as pessoas em situação de pânico caminharão pelos trilhos procurando saída, como fazer isso a 15m de altura? A segunda questão se refere à similaridade com outros países, até onde eu tenho informação, inclusive que constam em teses de mestrados pela USP, muitos projetos de monotrilho foram abandonados por problemas entre outros, os custos finais, muito além das expectativas, e da grande deterioração que levou as áreas vizinhas, provocando custos judiciais incalculáveis, a equipe do metrô cita exemplos de sucesso na China e Dubai, mais sem entrar em detalhes deve-se de imediato levar em consideração dois pontos fundamentais, primeiro que nesses países o monotrilho fez parte de um plano maior de transporte, e em muitos casos, chegou antes da população vizinha, em áreas emergentes com avenidas largas, em segundo lugar são países com culturas e situações sociais muito diferentes da nossa, infelizmente no país, ainda acusamos grandes índices de violência, e vandalismo urbano, e finalmente a questão de baixo investimento e custo do monotrilho, me tem sido um pouco difícil de entender, por isso no começo me identifiquei como economista e pós-graduada em administração de negócios, o porquê do discurso de ser esta uma obra de custo muito mais barato, do que o metrô convencional, subterrâneo, primeiro que se fala que hoje não a demanda suficiente na região para o metrô, mais se hoje se temos o caos no transito nessa região, e sabemos que o Brasil cresce economicamente a uma taxa entre 7 e 9% ao ano, e que São Paulo tendo o seu peso no PIB brasileiro, muitas vezes cresce a taxas superiores, seria correto em falar em demanda hoje? Além disso a historia mostra que um transporte fácil e de boa qualidade



fomenta o desenvolvimento por onde passa isso inclusive se aprende no primeiro ano da faculdade de economia. O monotrilho, já sabemos que tecnicamente não é para transporte de massa, tem uma capacidade muito inferior a do metrô, e os custos adicionais de manutenção se comparados ao metrô além da deteriorização dos pilares, compartimentos expostos ao tempo, associados a outras manutenções como as áreas verdes que são prometidas, foram devidamente consideradas, as reposições constantes por conta de vandalismo, inclusive pichações dos pilares de cimento, muito comuns em nossa cidade, ou acabara ficando como vários exemplos de viadutos e túneis pichados e sujos que temos hoje, que é o mais provável, e as milhares de ações na justiça por conta do não acordo nas desapropriações, deterioração de patrimônio, perda por danos morais e etc, foi considerada essas despesas potencial no custo do projeto, e as perdas nas receitas de IPTU, não apenas pelas desapropriações, mais também pelas ações movidas para reduzir os altos IPTU de hoje nas áreas deterioradas, contudo isto ainda tem um custo muitíssimo inferior ao do metrô, e qual o impacto desses custos adicionais no retorno do projeto, economicamente falando investimentos mais baixos podem ser mais atraentes, mais dependem muito da taxa de retorno, e finalmente além de poderem ser listados inúmeros outros problemas em função do tempo eu termino e agradeço pela oportunidade, e como questão final a ser deixada, que sobre tudo deveria se ter um pouco mais de respeito pelos mortos, e os parentes que lhe visitam, que terão agora um trem passando por cima de suas cabeças e também pela grande quantidade de pessoas, que vão deixar suas casas muitas vezes recém construídas, que isso a gente não conhece historia em lugar nenhum do mundo somente aqui, fruto dos seu sonhos, que provavelmente serão descabidas, ou então terão próximo a suas janelas, como é o caso do nosso condomínio, onde havia o verde original e natural, um trem, milhares de pilares de concreto, e como fica a partir de agora, eu acho isso importante, a relação de credibilidade num sistema, que era suposto cuidar e proteger, e não violentar, desculpe pelo tempo e obrigado?**(presidente informa que quem desejar pode deixar os documentos na mesa que serão anexados às perguntas).**

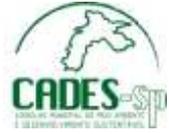
Rosa Richter: Boa tarde a todos, boa tarde a mesa, eu vou começar da seguinte forma, eu estive no metrô, há tempos atrás, na realidade pra pedir a mudança de traçado, inclusive falei com o Ivan, na realidade na época ele falo que ia fazer o estudo, e realmente o que aconteceu foi que, quando houve a audiência publica e eu fui, estava na audiência, e vi que realmente não se tratava de uma mudança de traçado, se tratava de um projeto com impacto ambiental, louco, e que realmente iria causar um grande problema não só ao Morumbi e sim a São Paulo como um todo, quer dizer nos reclamamos realmente do metrô, como foi muito bem explanado aqui , e na realidade a gente vai ter por São Paulo inteira vários, então eu tenho algumas perguntas que realmente me deixaram, acho que nessa vida tem que aprender, estamos aqui pra aprender, e acho que é isso exatamente o que eu estou fazendo, quanto a segurança foram feitas varias perguntas, e eu acho, eu estive em outra audiência e não ouvi nenhuma resposta, tanto quanto o equipamento, como o próprio meio de transporte, sem falar na facilidade que, agente sabe muito bem que o PCC esta , já dentro de São Paulo, me preocupa muito a geografia, que vai fica, a facilidade que eles vão ter de usarem, o próprio monotrilho como, elemento de observação dentro de nossos bairros, onde esse monotrilho vai estar passando em cima de nossas casas, hoje o que não prevalece em São Paulo, quanto a invasão do PCC é justamente a nossa geografia, as favelas ficam a baixo, e no entanto a gente vai dar condições deles estarem vendo tudo por cima, eu moro lá, vocês sabem disso, e eu me preocupa demais da conta, outra coisa é falar de mobilidade, realmente eu acho que São Paulo precisa de mobilidade, só que esse transporte é pra um baixo número de pessoas, e não vai ser um transporte de massa que é o que São Paulo realmente precisa, é quanto ao estudo de impacto, pelo o que eu estava vendo que foi apresentado ai, na realidade vocês falam de Paraisópolis com um número de Habitantes que vai ser usuário desse processo todo, falam do Panambi que um baixíssimo numero



de pessoas, mais vocês não prevêm Vila Andrade, de que teve nos últimos 10 anos, o maior número de aumento populacional da cidade de São Paulo, quer dizer vocês vão fazer licitação, vão fazer um transporte sem considerar o maior aumento populacional da cidade de São Paulo, é vocês darem uma olhada, na hora que chega o senso, que vai ser no final do ano que vem, vai ser tarde demais pra vocês verem a grande burrada que foi feita, fora que assim, nos deveríamos ressaltar que o metrô ele deveria ter planejado nesses últimos 20 anos a instalação gradativa, gradativa e não agora chega na ultima hora, vocês vendo como um pacote pronto na realidade, entuchar , goela dentro todo mundo, o que no mundo inteiro é falado que ele é obsoleto, então gente por favor eu acredito que a gente tenha realmente grandes homens, e grandes mulheres na nossa secretaria, acredito nos nossos políticos, mais por favor não deixe fazer com São Paulo, que é considerado a oitava potencia ter uma catástrofe desta. Obrigada!

Hélio Neves: Eu gostaria de pedir, não pedir a regra geral de como vai funcionar a audiência, mais o deputado Carlos Giannazi insiste, ele gostaria de falar, ele tem um compromisso importante, e não pode permanecer até o final, e gostaria de dirigir uma palavra ao plenário, e eu pergunto ao plenário quem esta de acordo, por favor, levante a mão, então, por favor, deputado peço que faça uso da palavra breve.

Deputado Carlos Giannazi: Boa noite a todos e a todas. Primeiro lugar gostaria de justificar a nossa intervenção nesse momento, até mesmo porque, nos temos uma audiência publica lá assembléia legislativa, então a minha fala minha intervenção ficaria prejudicada, porque eu já estou saindo, eu respeito ai as decisões, e a norma das audiências publicas, mais nos estamos com essas pendências na assembléia legislativa, então eu gostaria de dizer , que quero fazer esta intervenção aqui como morador da região, só morador aqui já faz muito tempo, o que nos temos acompanhado aqui , é que o poder publico e a prefeitura em especial tem tomando algumas decisões, NE sem consultar a população, primeiramente houve um grande terrorismo em relação a suposta desapropriação de maios de 2500 casas na região do aeroporto, porque se ventilou a proposta de desapropriar toda aquela região do Jabaquara para ampliação do aeroporto de congonhas, aquilo deu um terrorismo psicológico em toda região, muitas pessoas adoeceram, venderam seus imóveis, e agora a prefeitura recuo, não vai mais até onde nos sabemos, por conta da movimentação organizada da população, depois nos tivemos também sem nenhuma consulta o anuncio da outra obra da operação Água Espreada, vai haver uma grande desapropriação, e a população não participou de um processo democrático, ela não entendeu e não foi consultada, e agora nos temos do dia pra noite, este projeto também do monotrilho, que pego todo mundo de surpresa, aqui na região, eu queria dizer que esta forma de discussão é extremamente autoritária, porque não respeita as entidades representativas dos moradores, nos temos movimento organizado aqui, essa região é politizada e tem historia de organização de movimento popular, e a prefeitura simplesmente desconhece, não consulta, não faz discussão previa e eu estou extremamente preocupado com a seguinte questão, essa audiência publica esta sendo realizada num espaço totalmente desvinculado de onde vai ser realizada a obra, aqui no Céu nesse Céu Caminho do Mar, um lugar distante, boa parte da população, uma boa parte da população não consegue vir aqui, então eu acho que talvez isso tenha sido feito de propósito pra desmobilizar, para desmobilizar a população, inclusive a outra audiência publica realizada em Paraisópolis também, nos temos varias denuncias que ela foi manobrada, e manipulada também na mesma linha, então nos estamos preocupados com isso, o fato é que a população inteira no geral, esta se colocando contra esse projeto, tenho conversado com os moradores da região, das escolas, a um movimento contrario, um movimento muito grande, é um projeto ante popular, e contra a população, o projeto já conhecido em toda região como o Minhocão da zona sul, esse é o apelido, já desse projeto, então o que nos propomos que haja um



aprofundamento dessa discussão, a população reivindica o metrô, investimento em metrô, até porque o preço não é muito diferente, então nos não queremos que essa obra seja feita assim de atropelo, que venha dos gabinetes, de cima para baixo, sem uma ampla discussão, porque é um projeto que vai mexer na vida de todos nos, de todos os moradores da região, e pode deixar uma marca, como uma marca do Minhocão, uma marca negativa na zona sul São Paulo, então nos estamos dispostos a aprofundar a discussão, a rever esse projeto, agora se a prefeitura continuar com esse comportamento autoritário, nos vamos também fazer mobilizações, vamos ao ministério publico, a defensoria publica, nos vamos fazer, vamos organizar, a prefeitura, o estado, todos os entes envolvidos, todos os entes envolvidos , o fato é que a população vai se organizar, o nosso mandato, e outros mandatos também estarão, fazendo serrando fileiras aqui junto, com a população organizada, e com os movimentos populares, da região. Muito Obrigado!

Hélio Neves: Bom nós vamos passar aqui, ao empreendedor, a palavra pra responder as questões levantadas, apenas gostaria de lembrar que nos tivemos uma audiência, na outra ponta do projeto, estamos tendo essa hoje, e termos mais uma que foi reivindicada, e que vamos discutir, que será no meio projeto, então isso o que o deputado afirma, que esta sendo feita fora do âmbito da realização do projeto, isso não se aplica.

Ivan Piccoli: As questões colocadas a gente, nos vamos colocar os parâmetros, aqui pelos blocos de perguntas, o sistema tecnológico monorail previsto atende completamente a demanda , com a velocidade comercial igual a todos os sistema metroviários existentes, a questão das linhas em outras cidades, Tokio já tem o seu sistema de monorail a 40 anos atuante, Chiba, Tama, e Osaka também, Sidney, Seattle e Los Angeles, todo este projeto será listado dentro da legislação vigente com os prazos, e aparatos legais, o sistema de tração elétricas permite a esses sistemas , atender plenamente todas as definições e limites de emissões de ruídos vigentes , em legislações e normas nacionais, a questão do percurso, é o percurso adequado para as conectividades com as linhas urbanas, a que se pretende conectar, o projeto original do arquiteto e urbanista Paulo Bastos, não previa a demanda existente, porque possuía características de via local sem condição de atendimento a necessidade de intervalo, entre os sistemas, para a condição, o projeto do Paulo Bastos prevê a ocupação das vias laterais adjacentes, de acesso local e de baixa velocidade, para trafego de ônibus, o sistema previsto pelo Paulo Bastos, não possui nenhuma condição no seu projeto, assim informado pela SP URBANISMO , de automação, por tanto também com conectividade com sistemas moldais, com a capacidade necessária de conexão, o novo sistema que esta aqui proposto, esse sistema novo em São Paul, já aplicado em varias cidades, se propõe e permite, que a luz e a chuva atinja a superfície, e que consolide o paisagismo proposto no projeto Via Parque, uma condição de um sistema em superfície, significa segregação plena em toda a sua extensão, ou seja isolamento em ambos lados da cidade, a condição aqui prevista permite permeabilidade plena, o estudo de impacto foi feito, e será apresentado aqui essa condição, a questão da segurança, a o estudo de impacto foi feito, ele aqui vai ser apreciado explicado a respostas, a mobilidade urbana nos estamos falando em 230 mil pessoas por dia, muito pelo ao contrario, o sistema aqui proposto adensa com áreas verdes, os locais pelo que passa, a questão da manutenção ela terá a qualidade que o metrô sempre se propôs, e ou faz em todas as suas linhas, seja ela elevadas, enterradas ou em superfície, pois o metrô como empresa preza pela sua qualidade de manutenção, a questão da segurança, ela estará plenamente atendida, de acordo com a legislação e normas vigentes, e com uma condição bastante interessante pois pelo sistema de alimentação, pela condição de alimentação deste sistema não permitir, nenhum contato com as pessoas, seja em quaisquer circunstancias, ela sempre será ativa o que permite quatro níveis de segurança bastante convencionais, em qualquer sistema metroferroviario existente no mundo, o



primeiro e já dito anteriormente, na outra audiência, mais acho que vale a pena repetir, a primeira é um trem empurrando o outro, outra é um trem é um trem puxando o outro até uma estação, são os dois primeiros níveis, o terceiro nível que esse sistema permite é o emparelhamento, entre trens e uma passagem entre eles, onde as pessoas são resgatadas e transportadas, e o quarto nível existente, é a passagem de emergência entre as vias, completamente segura e atendendo toda a legislação urbana.

Walter Faria: Bem respondendo as questões de ordem ambiental, e inicialmente eu vou me permitir dar uma resposta que não é de ordem técnica em atenção ao senhor Alberto Singer, eu faço a seguinte consideração e me permito em discordar da sua afirmativa, de que o estudo de impacto ambiental, não foi consolidado de uma forma independente, me permita discordar frontalmente da sua colocação, ao contrario todos os técnicos responsáveis por esse estudo assinam, a notação de responsabilidade técnica, estão submetidos, legalmente aos seus conselhos regionais, estão submetidos ao Ministério Público, que também de forma geral, analisa todos estudos de impacto ambiental, da mesma forma estamos submetidos às análises do órgão ambiental licenciador, então me permita discordar frontalmente da sua colocação, a Walm foi contratada pelo metrô, através de uma licitação pública, onde outras empresas participaram, a Walm tem 18 anos de mercado, com atuação nível nacional, independente de empresa pública e privada, então mais vez me permita discordar frontalmente da sua colocação, e não é de fato verdade, que o estudo foi feito, em fim parcial como o Sr. colocou, em relação a questão de ordem técnica de fato, respondendo especificamente a Sra. Sandra Pires, com a relação de possibilidade de interferência com áreas de vegetação, e assim por diante, eu só queria lembrar que no estudo de impacto ambiental consolidado, no item diagnostico ambiental, no item, até mesmo para orientar uma busca melhor da Sra. para se pesquisar, depois havendo outra duvida a gente continua a disposição, mais no EIA/RIMA no item 6.3.1 foi abordado um item chamado vegetação, e paisagem urbana, esse item vai da pag. 117 á 257 são 140 paginas tratando exclusivamente sobre vegetação no estudo de impacto ambiental, reforço ainda uma das apresentações, uma das telas que a gente fez, se referindo ao cadastramento arbóreo em todo trecho, que identificou 2385 indivíduos arbóreos, então todos eles foram devidamente mapeados, estão cadastrados e disponíveis já a equipe do metrô, de certa forma, sobrepor essa informação, com o projeto de engenharia, e identificar eventuais interferências, e obviamente dá atendimento a legislação em termos de compensação, respondendo especificamente a Sra. Rosa, três itens basicamente, uma quando a senhora se refere a linha 17, como baixa capacidade de transporte, eu analisaria a linha 17 como ênfase diversas vezes, uma linha que compõe a rede metroferroviária, ela integra, então ele tem também que ser analisada nesse contexto, como integrante da rede metroviária da região metropolitana, em relação a também uma outra colocação da Sra. Rosa, de que o estudo não tivesse contemplado um determinado bairro, me desculpe eu não consegui anotar, pois é, me permita também discordar, toda avaliação da capacidade de transporte dessa linha, ela foi feita com base, ao atendimento de uma demanda, que foi diagnosticada, por um dado oficial que é a pesquisa, origem destino, e por dados censitários, e eu discordo também que esses dados estejam desatualizados, a ultima edição dessa pesquisa, origem destino se deu em 2007, então é um dado absolutamente novo, valido e vigente, alias é o ultimo dado disponível e é um dado oficial, e com relação a segurança, ou melhor a possível interferência desse projeto da linha 17, é em relação a segurança, a atuação do PCC, e assim por diante, gostaria de lembrar mais uma vez, aquilo que citei numa reunião anterior, não exatamente nesse tema de segurança, não foi nessa linha de abordagem, mais enfim, o projeto de engenharia, o projeto ambiental, eles seguem uma diretriz estabelecida preliminarmente, um parecer técnico do órgão ambiental, e no item 5.3.4 do parecer técnico da Secretaria do Verde e do Meio Ambiente, escrito o seguinte, o modal a ser adotado, não deve servir inadequadamente como



instrumento de observação das habitações, dos hábitos, e intimidade dos domicílios lindeiros, propiciando o comprometimento da segurança, privacidade, e conforto ambiental dos moradores, essa é uma diretriz previamente estabelecida, pelo órgão ambiental, que obrigatoriamente tem que ser observado, essas são as considerações que tinha que fazer de ordem do estudo ambiental.

Hélio Neves: Nós vamos prosseguir então, antes de passar a palavra ao Sr. Paulo Antoniol da Associação Vila Monte Verde, dizer que esta aqui é uma das etapas do processo. A primeira ocorre quando o órgão técnico DECONT apresenta ao empreendedor um termo referencia de como ele deve preparar o estudo, em seguida ele faz o estudo. Quando o estudo é apresentado a SVMA, constitui-se a Câmara Técnica, ocorrem as apresentações técnicas na audiência pública, como parte obrigatória do processo de licenciamento. Em seguida, o próprio DECONT vai analisar este documento, e recolhendo as observações que foram feitas nas audiências, mais a leitura do documento que foi apresentado, vai apresentar, sugestão ou solicitação de novas informações, ou novas providencias. A própria Câmara Técnica do Conselho de Meio Ambiente Sustentável do CADES, também apresenta requerimentos de novas complementações, ou de novas orientações, então não estamos no momento final, mas no momento intermediário do processo de análise do empreendimento. Sr. Antoniol, por favor.

Paulo Antoniol: Boa noite a todos, eu gostaria de observar, uma diferença importante da outra audiência pra essa, hoje nós temos aqui a presença de um representante dos vereadores, o Vereador Aurélio Miguel que está aqui, o deputado Carlos Giannazi, representando a Assembléia Legislativa, e também, o deputado Arnaldo Faria de Sá, deputado federal, então nos temos aqui as 3 esferas do poder legislativo representado, e que não é minha intenção politizar isso, mais eu acho que eles podem servir como testemunha para nos, porque o que nos pareceu até agora, é que isto tudo esta definido, já esta tudo contratado, e que isso aqui é um faz de conta, então eu acho que é importante a presença deles, e o testemunho deles, pra que num futuro, a gente possa até cobrar isso deles, então eu como não tenho muita experiência, ou quase nenhuma em audiência publica, na semana passada para cá, procurei aprender um pouco, então conversei com pessoas que tem mais experiência nessa questão, e que me orientaram a redigir um documento com o embasamento técnico mais apurado possível, e questionar aqui na assembléia esse documento vai ser protocolado, eu só não vou pedir assinatura destes representantes, para que não seja usado depois como desculpa, de que é um documento politizado, e não é, é um documento assinado por associações, por cidadãos, procurando defender, os interesses da população de São Paulo, esta certo isso será protocolado, e terá que ser, pelo menos é o que foi passado, terá que ser respondido, porque se não for respondido no futuro, tanto a companhia do metrô, quanto todos os outro órgãos envolvidos nesse empreendimento, poderão ser cobrados judicialmente por omissão, porque se acontecer um desastre ou qualquer coisa, pode ser questionado, porque existe um documento que esta colocando todos esses detalhes, e se vocês quiserem conhecer depois fica a disposição, eu gostaria de fazer uma observação o seguinte, nos tivemos na ultima audiência 4 pessoas que se declinaram favoráveis a este projeto, 2 eram lideres comunitários de Paraisópolis, que eu respeito e acho que eles estão certos, como eles não tem nada, e estão dizendo pra eles se não for isso, só daqui a 20 anos eles vão ter metrô, eles tem que ser a favor sim, as outras 2 pessoas, que eu conheço, são meus vizinhos e eu acho que tem todo direito de ser a favor, mais também eu acho que deveria ser feito a observação, que o Sr. Emiliano que é um engenheiro, e é meu vizinho, e ele ta aqui, ele é funcionário do metrô, graduado, então eu acho que é uma opinião que tem o direito de ser externada, mais ele deveria ter colocado aqui alem de todas as credenciais que ele coloco naquele momento, que ele é um funcionário graduado do metrô, e que todo mundo fique sabendo disso, a outra pessoa a dona Isabel que é esposa dele, então ai nos temos as 4 manifestações favoráveis, o resto todo mundo



contra, o outro lado eu queria dizer o seguinte, por uma incrível coincidência , e questionando o Sr. Ivan, que coloco os assuntos como ciência na ultima audiência, que era tudo correto, que o metrô não acontecia nada de mau, que não tinha problema de segurança, que tinha 3 sistemas de energia, que quando falhava um o outro entrava automaticamente, que nesse caso se o trem para lá, tem um que vem e empurra, ou então tem um outro que vem e puxa, ou então tem a outra plataforma e tal, e no dia seguinte que foi na terça feira, o metrô fico parado por 3 horas, gente andando em trilho, gente andando em, então quer dizer na mina opinião, em termos técnicos, por favor Sr. Ivan, nada pessoal, de jeito nenhum, mais em termos técnicos, eu acho que perdeu totalmente a credibilidade, porque como é que nos podemos acreditar em uma coisa, que no dia seguinte acontece tudo o contrario, concluindo, no caso aqui ambiental, eu acho o seguinte, eu não consigo imaginar como alguém, que tenha, ou que mora no quinto andar, tenha um prédio passando na sua porta, na sua janela, não possa considerar isso um impacto ambiental é isso. Eu vou protocolar o documento, e se alguma associação, ou dirigente de associação que não assinou ainda, pode me procurar para assinar pode me procurar que eu vou protocolar.

Emiliano Afonso: Bom dia a todos, meu nome é Emiliano Afonso, eu sou engenheiro, trabalho no metrô há 27 anos, sou diretor do sindicato dos engenheiros, no CREA coordenando o grupo de transporte metropolitana, por convite do Ministério das Cidades, a onde nos temos o conselho das cidades, eu fui convidado assessorar tecnicamente, a área de transporte, deste conselho, agora principalmente, qual era a razão que eu estava na ultima reunião que houve, eu faço parte do conselho tecnológico do sindicato dos engenheiros, e a muito tempo nos defendemos uma mobilidade melhor para nossa cidade, brigo por isso a muitos anos, tenho me envolvido pessoalmente, e não estava naquele momento pelo metrô de São Paulo, como não estou agora, e é por isso que coloco agora, o Paulo me conhece, as pessoas me conhecem, o pessoal converso aqui sobre a Perimetral, e eu estive na época do estudo era a Marta, quando você estava tendo um novo plano diretor, brigando por uma maior mobilidade no nosso bairro, eu pessoalmente, não como funcionário, e sim como cidadão, eu defendo efetivamente um sistema de transporte bom pra nossa área, olha passa ao lado do meu bairro, eu moro no Jardim Vitoria Regia a 26 anos, antes de você começar a ter um adensamento grande de prédios, era um lugar tranquilo, e hoje a cada dia que passa, eu até brinco que minha casa esta cada vez mais longe, nos não tínhamos condições, e não temos condições de fazer um deslocamento das nossas regiões do Morumbi, até nossos locais de trabalho através de transporte individual, isso no mundo não ocorre, e como eu sou uma pessoa técnica da área de transporte, quando viajo para fora, a gente procura ver o sistemas, algumas pessoas falaram que em SHOM KIM o sistema não é bom, na China SHOM KIM é uma região metropolitana, a onde o sistema foi feito recentemente, carrega 30 mil passageiros hora, e dentro de um sistema bom, então o que eu quero colocar aqui, não falei em metrô, porque não estava como metroviário, e como não estou metroviário agora, minha esposa que participo e falou também, ela é a vice presidente da associação do nosso bairro, estava ao lado dela a presidente, nos tivemos o cuidado de passar um abaixo assinado pra todos os moradores, e eles endossaram , essa linha, porque agora inevitavelmente também o pessoal também falou em nome do pessoal de Paraisópolis, falei com o Gilson , Gilson o que é, é o presidente da união dos moradores de Paraisópolis, e ele falou que esta endossando, que esta apoiando o metrô leve, e que Paraisópolis fala por ele, não tem que falar pelos outros, eu também não gostaria que ninguém fala-se pelo meu bairro, e ninguém me disponha a qualificar-se como representante local, era isso que eu gostaria de falar. Muito Obrigado.

Marcia Vairoleti : Boa noite a todos, eu estou representando a ASEC, Associação de Segurança e Cidadania do Morumbi , e o movimento defenda São Paulo, vocês ouviram varias vezes a expressão,



seguir o RITO PROCESSUAL, agora pouco o Hélio Neves fez toda uma explanação de como deve ser o processo de debate desse empreendimento que está sendo proposto pelo metrô, mas se a gente observar , este modal de transporte monotrilho, nunca foi discutido pela cidade, nós nunca conversamos se este tipo de transporte era o melhor, e era aquilo que nós queremos, e isso parece que tenha burlado esse rito processual, porque de saída eles nos apresentam 8 projetos , sendo 3 deles já consumados com o EIA-RIMA, e por incrível que pareça todos eles rejeitados pela população, lógico ele não atende os interesses da população, não é um meio de transporte que nos queremos para cidade de São Paulo, e atropelando mais rápido esse processo, nos temos já a liberação de uma verba de 3 bilhões, e 200 milhões, ou qualquer coisa do gênero, para construção da linha ouro, e nesse final de semana o prefeito Kassab liberou uma verba de 450 milhões, sendo 350 para a linha ouro, e 150 linha amarela, que eu nem quero comentar sobre essa liberação, mais liberar um dinheiro pra uma coisa que não existe, e está em processo de discussão, eu acho que aqui nos temos, Sr. Hélio Neves e demais representantes, inclusive do metrô, uma quebra de um rito de discussão do plano de transporte da cidade de São Paulo. O segundo ponto que eu queria colocar é esse trecho do Jabaquara ao aeroporto de Congonhas , que na audiência passada não me foi respondido, fiz as pesquisas em relação ao aeroporto de Congonhas, e você ter em torno do aeroporto os obstáculos, previstos pela portaria 1141/87 da ANAC, essa portaria não permite a construção de edifícios de seis andares, que é o que corresponde o monotrilho, no entorno do aeroporto, como é o aeroporto de Congonhas, que já é um espaço de risco na cidade de São Paulo, então eu gostaria de saber se foi pesquisado por vocês, se vocês entraram em contato, porque essa portaria tem um anexo que solicita que você descreva o empreendimento que vai ser feito entorno do aeroporto, porque o aeroporto é uma zona especial, de ocupação especial, e ela não segue planos diretores , nada, ela segue orientação da aeronáutica, então eu acho que tem alguma falha de planejamento que eu gostaria hoje de ser respondida, a terceira questão que eu quero fazer é o seguinte, toda vez que vocês apresentam ai esse modelo de estação, ela fica a 18m, as estações que foram apresentadas ai para as pessoas pegarem o monotrilho, ela tem o que 2m e pouco, como é feita a acessibilidade a esse modal de transporte, nos vamos ter 19 elevadores pra se chegar a estação, eu acho que o custo ai, não acredito que seja compatível com isso, nenhum modelo apresenta em caso de risco, como aconteceu agora com a estação do metrô, como as pessoas para, elas vão ficar 3 horas ou 5 horas , esperando lá em cima, porque não existe entre um trilho e outro um espaço, então eu queria saber como fica essa questão a acessibilidade, ela não fica clara, e a ultima pergunta é o seguinte qual a largura mínima exigida para uma avenida, para a implantação desse modal de transporte, porque a Perimetral só esta com duas vias de acesso, que é o trecho de Paraisópolis até a Francisco Morato, então eu queria saber que largura tem que ter essa avenida, pra você ter que ter a segurança necessária de um acidente, da chegada de equipamentos de socorro e etc..., era só isso Obrigada!

Berta Gabriel: Boa noite a todos, meu nome é Berta Gabriel, eu represento a Associação de Moradores da Vila Cordeiro, a Vila cordeiro pra quem não conhece, ela compreende a Marginal de Pinheiros até a Av. Santo Amaro, o meu bairro ele precisamente tem 10 quarteirões de comprimento por 5 e meio quarteirões de largura, e qual é a nossa surpresa, que tem duas estações , no meu bairro, entre uma estação e outra são 4 quarteirões, se a gente for andar é 4 quarteirões, então nos temos 2 estações, e eu já perguntei isso outro dia na outra audiência e nada disso ai foi me respondido, fora isso eu gostaria de estar lembrando a todos os Srs. presentes, e a própria mesa, que é o seguinte nós temos uma operação, Águas Espraiadas, que até hoje ta incompleto, todos os impactos ambientais do meu bairro, não foram resolvidos, que eram mais de 14 LAP , e até hoje nada, até hoje nos estamos sofrendo, ainda vem mais isso, fora isso eu já vou ter uma estação de metrô que já vai ser construída, veja meu bairro é pequenininho, nos já vamos ter outra estação de



metrô, o que, que é isso, e fora isso, esse monotrilho vai vir sobre o meu bairro, sobre uma parte do meu bairro, então eu pergunto, gente, a operação não é acabada, nos não temos os impactos, e qual é a minha surpresa de ver ai, que o metrô vai resolver os impactos ambientais, se nem aqueles outros foram resolvidos, então vejam, o metrô sim, monotrilho não, porque nem os impactos da própria operação, que é para requalificar o bairro, pelo contrario, ele só destruiu, não fez nada de bom pra gente, e isso da ai eu duvido, que esses 20 mil no nosso pedacinho minúsculo vai ser suficiente, então é o meu desagrado em todas as audiências que tiver, tudo o que tiver eu vou estar presente, pra fazer essa reclamação.

Cibele Sampaio: Boa noite a todos, eu sou Cibele Sampaio, sou da Associação Amigos do Brooklin Novo, e também diretora do Movimento Defenda São Paulo, mais eu estou aqui pra falar como conselheira do grupo de gestão da operação urbana consorciada Águas Espraiadas, o que, que vai acontecer com a operação urbana implantada em 2001, e como minha colega falo anteriormente, nos temos o LAP 2003 que até hoje não foi cumprido, na verdade isso é um alerta a vocês, porque se o LAP de 2003 não foi cumprido, depois quando nos tivermos as resoluções dessa ambiental daqui, quantos anos demorará para ser cumpridas todas as resoluções, é isso que estamos pensando, e como ficam os projetos aprovados pelo conselho gestor, da operação urbana, da São Paulo urbanismo, já que o conselho gestor não foi consultado, apesar de eu como conselheira na ultima reunião em março, de 2010 ter pedido para o metrô, apresentar esse projeto de monotrilho, pra discutirmos os impactos e as interferências que aconteceriam na Roberto Marinho, já que trará uma porção de desapropriações na área lindeira dos nossos bairros, para acomodação das estações, ponto de apoio etc e tal. E isso numa área de operação urbana afastara os empreendedores, essa é a nossa preocupação, que já de posse dos CEPACS ou se não o futuros compradores de CEPACS , com os recursos da venda desses CEPACS, nos esperávamos que houvesse a reurbanização dos nossos bairros, na lei, ela ainda é vigente, ela não foi modificada, a lei de operação urbana é de 2001, é a lei 13260, e esses são as nossas preocupações, agora estaremos esperando as respostas nas propostas, numa argumentação técnica que nos já protocolamos, na próxima audiência publica que tomara que seja feita, ta bom muito abrigada!

Emiliano Afonso: Boa Noite a todos, eu vou me pronunciar aqui como morador, e representando a nossa associação de bairro que já tem 22 anos, Jardim Vitoria Regia, passamos um abaixo assinado, eu posso depois mandar para colocação, (interferência do presidente da mesa pedindo silencio e respeito), uma coisa só, pra esclarecer depois, nos vamos trazer aqui agente pode mandar que a nossa associação traga o abaixo assinado, que nos passamos no bairro, em cima disso, eu moro lá a 26 anos, conheço basicamente todas as pessoas, e não gostaria de ter minha palavra questionada, agora uma das preocupações nossa, nos temos muita dificuldade de mobilidade, o deslocamento no Morumbi, a cada dia que passa se torna penoso, a gente ta cada vez morando mais longe, muita das pessoas usam seu transporte individual, eu já tinha conversado isso da vez passada, e alguns dos nossos moradores pediram que eu apresenta-se aqui , de como o metrô, esta estudando uma integração com o transporte individual, seja ele carro ou que for, ali junto a estação Panambi, ele esta numa área desocupada, é uma área com o acesso relativamente fácil pro pessoal da Vila Andrade, que infelizmente a estação ta um pouco fora de lá, e eu gostaria que o metrô se posiciona-se mais claramente sobre os estudos deles sobre esse tipo de integração. Obrigado!

Ivis Jadu: Nós temos aqui uma pequena apresentação, eu só gostaria de falar que estive na Disney outro dia, e bateu uma chuva muito forte com granizo, o sistema foi parado, e fomos transportados de ônibus, porque o sistema não aguenta certas intempéries, primeiro eu queria lembrar também, que tem 2 empresas, 2 instituições, em São Paulo que são muito reverenciadas, que são o corpo de bombeiros, e o metrô, pelos serviços que já foram prestados, de excelente qualidade, e ao passar



dos anos, vira e mexe passa umas ondas políticas, no metrô, e vira e mexe o metrô é esturpado , sendo obrigado a engolir projetos horríveis, já não basta o projeto térreo que foi empurrado goela baixo, no metrô, do shopping Morumbi até Diadema, que fez com que a companhia do metrô quebrassem e que o governo do estado fosse obrigado a intervir, então provavelmente nos vamos ter um processo deste tipo, e provavelmente os técnicos do metrô, sofrem de ver, e são obrigados a engolir projetos, políticos, e que não fazem parte do ideal, mais queria voltar um pouco o assunto da nossa convenção aqui hoje, queria mencionar que existe um bode no meio da sala que nos nunca conversamos, e quando você vê o assunto do mapa do metrô, que esta no site, no site de hoje, você pode verificar aqui a esquerda, o site do metrô, a rede 2014, a rede ouro termina aqui no Morumbi, porque significa que ainda é um projeto, mais devido ao fato que houve uma copa do mundo teve o chamando puxadinho do São Paulo Futebol Clube, para tentar agradar a todos, e novamente tentar obviamente, empurrar as mazelas, e as maldições que o São Paulo Futebol Clube é capaz de irradiar no bairro, não é? E naturalmente a prefeitura, e o metrô sabem disso, mas infelizmente obviamente fazer tudo o que se pode, então basicamente no site do metrô o mapa ouro, a linha ouro termina no shopping Morumbi , obviamente aqui existe o puxadinho, e que a gente, que é o ramal do São Paulo Futebol Clube, para copa, e o detalhe desse ramal, eu já não lembro mais quanto custa, e somente esse ramal é 1 bilhão de reais, tanto é que o governador liberou , depois que a caixa econômica federal liberou a ultima verba, que serve unicamente aos delírios da diretoria do São Paulo Futebol Clube, delírios extremos, e obviamente é uma grande dor de cabeça, pra prefeitura, pro estado de São Paulo , e para o metrô, então esse malfadando, esse ramal, é um terror pra todos, faz com que hoje haja uma terceira, audiência publica, para resolver esse problema, e obviamente nos estamos com uma outra idéia, que é uma idéia pra se cancelar esse ramal, e que se faça realmente, que o dinheiro investido esteja a favor da população, da população que necessita, o São Paulo Futebol Clube não necessita de uma, só necessita obviamente para seu ego, ego do Sr. Juvenal, então a nossa proposta aqui, é simplesmente e continuar o ramal, pode ser um monorail subterrâneo, e que haja 3 estações em Paraisópolis, não um só, porque as pessoas que tem que pegar o metrô, que voltam, as pessoas tem que subir, descer, é muito sofrido a vida Sr. ,você não moram em Paraisópolis, eu não, mais tem pessoas que moram e sofrem, e merecem ter pelo menos três estações em Paraisópolis, e segue também para Paraisópolis junto ao córrego Itararé , onde tem Getsemani , que é uma zona totalmente desértica, então em vez de se investir bilhões , rasgando-se um bairro altamente maduro, podia-se pegar uma região totalmente desértica, e aqui a gente faz um desenho, nos não somos engenheiros, mas aqui o povo de Paraisópolis merece realmente ter uma estação embaixo, uma estação no centro, e uma estação Giovanni Gronchi, e aqui terminando onde tem o Makro, rapidamente eu acho que se a gente quiser fazer como acontece em outros países, aqui tem que fazer , aqui é a empresa Muller, aqui é o Makro, aqui se faria uma parte estacionamento, e aqui os carros viriam aqui da Raposo Tavares, da Eliseu de Almeida, estacionariam aqui e pegariam o monorail ou subterrâneo, que a gente pega esse, ou aqui na estação Vila Sonia, e não obviamente a gente rasgar o bairro aqui, que faz um consenso , é um absurdo, provavelmente vocês voltam pra suas casas e dizem Uffffffsssss, é impossível, a gente não vai conseguir fazer isso aqui, e realmente a gente entende, a vida de vocês deve ser bem sofrida, e realmente é um projeto que a gente tem, apresentou, pra realmente pra responder aos desejos da população.

Mirian Bock: Bem boa noite a todos, eu sou Miriam Bock do CONSEG Jabaquara, eu gostaria de fazer uma colocação, vocês disseram que teve uma audiência no Morumbi, esta tendo uma audiência hoje na outra ponta que é no Jabaquara, eu cheguei as 18:10 e quando eu cheguei o Jabaquara já tinha passado, então todo mundo do Jabaquara que chegou depois, ninguém viu nada do que a obra vai ser, nessa parte que nos vai atingir, então eu gostaria que vocês detalhassem um



pouquinho mais, eu sei o que vai acontecer, porque eu fui atrás, pra saber, mais as pessoas não sabem exatamente o que vai acontecer aqui no Jabaquara, em segundo lugar, no ano passado o metro fez varias audiências, reuniões com a comunidade, explicando o seu plano de expansão, e eles diziam que ia ter um ramal que sairia da estação São Judas, até o aeroporto, e que até no fim de 2010 estaria em funcionamento, depois não se falo mais nisso, e ai mudou o plano para esse outro, linha ouro, então eu queria saber, se esse ramal esta esquecido, o ramal que sairia de São Judas até Congonhas, em terceiro lugar tem alguma desapropriação aqui no Jabaquara, na estação no começo, e depois nas outras estações, até Congonhas, não falam nada, em nenhuma desapropriação, como nos estamos no estagio de insegurança, e ansiedade, eu gostaria de saber se não vai ter nenhuma desapropriação, ou se depois nos vamos ser comunicados, com essas noticias desagradáveis, e por ultimo eu gostaria de dizer que nos também somos contra o metrô elevado, ou monotrilho elevado, nos tivemos o privilegio de ter a primeira estação do metrô Jabaquara – Santana, e a gente sabe que sofre durante a construção, com o problema da obra, mais depois é uma obra que da para transporta uma grande massa de pessoas, então eu gostaria que vocês falassem mais alguma coisa sobre o Jabaquara.

Ricardo Galassi: Boa noite a todos, eu sou Ricardo Galassi, engenheiro de produção, pela escola politécnica turma de 85, e mestre em administração de empresas pela Fundação Getulio Vargas, me sinto a vontade para falar a respeito, primeiro porque não sou morador do Morumbi, faço só parte de um grupo de trabalho, que envolve o pessoal da ASEC Morumbi, a Márcia que já se pronunciou, a Dra. Julia Tits que é a presidente do CONSEG do Morumbi, mais o grupo da SAVIA o Ivis já fez a explanação dele, e ainda um outro movimento que é local, e eu falo em nome dele, por pedido do presidente que é o Movimento Morumbi Total, o que eu gostaria de colocar para os Srs. é o seguinte, o lema da Secretaria do Verde e Meio Ambiente, nos seus licenciamentos, é transparência, rigor e rapidez, eu sugiro que a palavra moralidade seja adicionada, e colocada como a primeira delas nesta seqüência, o projeto da linha 17, mais não só da linha 17, mais de todos os monotrilhos da cidade de São Paulo, não é unanimidade nem entre os técnicos do metrô, nos temos informação, de lá de dentro que não é unanimidade, na câmara de vereadores da cidade de São Paulo, nos já participamos de inúmeros eventos, promovidos pelo Movimento Lança São Paulo, o ultimo no dia 2 de setembro, onde o monotrilho, ou a solução modal monotrilho, foi totalmente rechaçada por todos os participantes, ai vale uma observação, eu percebo um certo, grau de desinformação pelas pessoas, as pessoas não sabem, que existe o monotrilho do metrô, e existe os monotrilhos da SPTRANS, 1 é o metrô, é uma empresa ligada ao estado, a Secretaria de Transportes Metropolitanos, é o estado, a SPTRANS é uma empresa de transportes municipal, então o que ocorre, o metro tem basicamente 3 linhas que são do meu conhecimento, a linha 17 ouro, que é o tema, a linha 16 que liga a Lapa a Cachoeirinha, e o expresso Tiradentes, que liga a Vila Prudente até a Cidade Tiradentes, a SPTRANS, tem seus projetos basicamente concentrados na região sudoeste da cidade, toda região sudoeste, sendo que a linha prioritária da SPTRANS é a do M Boi Mirim, também rechaçada pela população local, porque M Boi Mirim e expresso Tiradentes, eles apresentam demandas de transporte pra alta capacidade, demandas todas elas simuladas com um software M, utilizado pelo metrô e pela CPTM, pra fazer esses estudos, baseados na pesquisa origem destino, projetada até 2025, a ultima dela como já falou o colega realizada em 2007, como já falou o colega, os dados são recentes, o fato é o seguinte a linha 17 todo mundo fala são 230 mil passageiros que serão transportados por dia, em 2025 serão 270 mil passageiros, isto não é nada, isso é pouco e não demanda transporte de media capacidade, corredor de ônibus segregado atende essa demanda facilmente, porque o carregamento da linha 17, o projetado, ele não passa de 5 mil passageiros por hora, sentido no horário de pico pela manha, que é a medição que o pessoal utiliza para fazer os estudos, o que eu gostaria de colocar mais, eu tenho 5 minutos, já vai acabar que pena, eu já falei



da demanda também, já falei que São Paulo não quer monotrilho, vão desapropriar casas na região da Praça Roberto Gomes Pedrosa, pra construir estacionamento, esse é um aspecto que ninguém está mencionando, são duas quadras de largura, por aproximadamente 3 ou 4 de comprimento, até um posto que existe lá na Jorge João Saad, tudo desapropriação porque precisam construir um estacionamento em praça pública, ninguém mencionou isso, desapropriação, para construir estacionamento, o metrô tem alguns poucos estacionamentos, o sistema chama-se E-Facil, todos eles ociosos, pra que vamos gastar dinheiro num estacionamento, mais uma questão, a Copa do Mundo influenciou, diretamente esse projeto, porque o projeto originalmente da linha 17, inclusive tá no site do metrô, na área da expansão, ele ligaria a linha 1 azul passaria pelo aeroporto de Congonhas e terminaria na linha 5 lilás, ocorre que palavras do engenheiro do metrô, representante da companhia, na reunião da OCDC, Organização Cultural de Defesa da Cidadania, em Vila Sonia no dia 11 de abril, engenheiro porque esse trecho foi estendido até a linha 4 amarela, a resposta foi, porque o comitê da Copa pediu, nos não podemos em hipótese alguma aceitar que clube de futebol, comitê de Copa do Mundo, seja quem for, priorize o que é prioritário para população de São Paulo, em termo de transporte público, e por último quem assina o convenio entre Secretaria de Transportes Metropolitanos, Prefeitura de São Paulo e o Metrô, é dirigente do São Paulo Futebol Clube, com todo perdão Aurélio você é nosso campeão Seul 1988, falo isso com orgulho, e agradeço a sua presença, mais a verdade é o seguinte existem interesses, que não estão sendo mencionados, mais sem estacionamento na porta de estádio, e sem metrô, o projeto de alavancar receitas para pro clube de futebol não existe.

Hélio Neves: Vou passar então a palavra ao empreendedor, mas gostaria de dizer, que está acolhida, a idéia de que se acrescente moralidade, até porque essa Secretaria tem tido uma conduta inatacável, no ponto de vista moral.

Ivan Piccoli: Bom gostaria de colocar que, reforçando a fala anterior, este empreendimento está na sua fase correta de apresentação, e terá sua licitação, contida dentro dos termos legais vigentes, a questão colocada sobre o incidente da linha 3 como referencia, essa é uma das conseqüências de segurança, inerente a qualquer sistema em superfície segregado, quando há vidas em risco, o sistema deve e tem que ser totalmente desenergizado, o que foi feito, nos só podemos falar da linha 17 ouro, que a que foi apresentada, e a questão dos ritos serão falados posteriormente, o subtítulo, até Congonhas, que foi questionado, sim a ANAC esta sendo questionada, e o projeto aqui proposto, atende plenamente o chamado cone de aproximação do aeroporto de Congonhas, lei federal vigente, e cuja a ANAC e demais órgãos competentes foram consultados, a plataforma das estações apresentadas fica em media 12 m de altura em relação ao solo, como estação qualquer estação elevada do sistema metroferroviario de São Paulo, e tem a sua acessibilidade plenamente atendida, como já dito na apresentação, e no começo das respostas, através de elevadores e escadas rolantes, que funcionam durante todo período de atendimento da estação, a segurança, a questão da largura, foi apresentado, foi dito e reafirmo, existe uma passagem de emergência, que atende completamente a legislação, e as normas de seguranças vigentes, e todo projeto do metrô que se relaciona a segurança, todo projeto de segurança do metrô, com relação a essas questões, são apreciadas junto aos órgãos competentes, a distancia media entre as estações, da linha 17 ouro, gira entre 800 a 1000 m dependendo do relevo, e condicionantes urbanas, a operação Águas Espriadas, ela esta sendo levada em consideração, tanto que esse projeto esta sendo levado ao conhecimento da SP URB, que dará todo tratamento legal adequado e necessário, a integração de veículos ao sistema, esta sendo previamente, e vai ser levado a apreciação da CET, pra que haja a definição dos melhores pontos de conectividade com o modal de transporte individual e incentivo de utilização de transporte público, onde a estação Panambi é um dos focos, mais que carece de um



estudo mais apurado junto ao CET, para que os impactos apresentados no relatórios e apresentados como ponderações pela Companhia de Engenharia de Tráfego, sejam levados em consideração, esta é uma solução técnica sim consolidada, dentro do corpo técnico do metrô, a capacidade do sistema, apresentada é compatível com os 20 mil passageiros hora sentidos que se propõe a carregar o sistema, e que leva a capacidade de 230 mil usuários dia, previsto nas simulações, o projeto em questão atende uma conectividade urbana de um anel periférico de disponibilidade da rede metropolitana na região sul- sudoeste que conecta a linha 4 amarela, 5 lilás 9 esmeralda e 1 azul a questão colocada sobre um possível estacionamento não faz parte do escopo dessa linha, a questão da necessidade de disponibilidade da rede através de um anel de conexão, é o foco dessa linha e não outro, a largura das vias será atendida conforme projeto viário definido pela SP Urbanismo.

Walter Faria: Em relação ao questionamento apresentado pelo Sr. Paulo Antoniol, sobre a possibilidade do estudo não ter abordado a questão do impacto visual, me permita discordar também da sua colocação Sr. Paulo. O Estudo de Impacto Ambiental, no item Impactos Ambientais, aborda esse tema 2 vezes, através dos impactos denominados, alteração da paisagem da ADA, Área Diretamente Afetada, e Alteração da Qualidade de Vida da População lindeira da linha 17, devido impacto visual do monotrilho, então fazendo mais um contraponto, a uma colocação que havia sido feita da independência ou não do nosso estudo, eu acho que isso mais que nunca, mostra a nossa independência ou não do nosso estudo, eu acho que isso mostra nossa total independência, a total consciência dos técnicos, e identificar todos os impactos factíveis, ambos impactos no entendimento da equipe técnica, são tidos de grande relevância de fato, e não há o que omitir, a diferença é que si aborda esse impacto, em relações pontuais pra determinados trechos do empreendimento, em outros trechos esse impacto tido como visual, ele praticamente vai ser despercebido por conta da paisagem da região, só gostaria de ressaltar que esse tema foi abordado, com relação a Sra. Marcia Vairoletti, e a Miriam, um tema comum de ambas foi com relação ao trecho 1, a não abordagem do trecho 1, São Judas aeroporto de Congonhas, nesse processo de licenciamento, eu reforço aquilo que foi colocado no inicio da nossa apresentação, esse trecho já foi motivo de um processo de licenciamento específico, junto a Secretaria do Meio Ambiente Estadual, ele foi feito através de um RAP, que é um instrumento de licenciamento muito parecido com o EIA, é o (Relatório Ambiental Preliminar-Rap), e o conflito que existiu nesse trecho para efeito de licenciamento ambiental, é em relação ao CONPRES, o aeroporto de Congonhas ta em vias de tombamento, patrimônio edificado, e a estação ali projetado, de alguma forma naquele projeto, conflitava com essa legislação, por conta disso o processo de licenciamento ambiental, foi interrompido, voltando a um novo questionamento da Sra. Marcia Vairoletti, em relação ao estudo de impacto Ambiental, esse agora, ter contemplado ou não a resolução da ANAC, de fato é conhecimento, não só para esse tipo de empreendimento, um aterro sanitário, enfim qualquer tipo de empreendimento, que possa colocar em risco o eixo de aproximação de aeronaves, de fato ele tem que ser submetido a ANAC, nos conhecemos a legislação sim, o que ocorre esse empreendimento, ele de fato não tem esse tipo de interferência, não gera esse tipo de interferência, primeiro pela própria altura da estação projetada na região, segundo pela localização da estação, a ANAC nessa resolução, ela fala especificamente do eixo de aproximação das aeronaves, isso é pra aeroporto, pra aeródromo, e assim por diante, existe o que a gente chama de área de segurança aeroportuária, é de fato conhecido sim da nossa equipe técnica, mas de fato não há esse tipo de risco, com relação a Sra. Cibele que fez as considerações em relação as operações urbanas da Águas Espraiadas, é importante destacar que no estudo de impacto ambiental, tem que ser desenvolvido um item chamado, empreendimentos co-localizados, e no EIA/RIMA da linha 17, esse item foi consolidado um dos empreendimentos abordados co-localizados a linha 17 é de fato a operação urbana Águas Espraiadas, na avaliação da equipe técnica do EIA foi considerado que não são empreendimentos concorrentes, ao contrario eles tem



uma sinergia positiva, eles se complementam, da mesma forma em relação a preocupação que a Sra. ventou do eventual do não interesse da compra dos CEPACS (Certificado Potencial de Adicional de Construção), ao contrario , devemos destacar que já ocorreram 4 leilões de CEPACS, e de alguma forma , entendemos que não só as áreas a serem adicionadas pelo CEPACS, mais também aquelas áreas que estarão reservadas, a implantação de habitações de interesse social, deverão ser priorizadas obviamente nesse contexto, na sinergia dos dois empreendimentos, então pra isso as equipes da SPURBANISMO, e do metrô, obviamente agora elas começam a cruzar informações, elas tinham cronogramas diferentes, e a agora começam a se ajustar pra desenvolver, em conjunto esses dois empreendimentos, são essas as questões.

Hélio Neves: Bom muito obrigado, passamos então a palavra para o Sr. Luiz Cortez conselheiro do CONSENA, nós precisamos seguir nessa cadencia pra conseguirmos cumprir nosso roteiro, porque o CEU tem um horário de fechamento, que é as 22 horas, e espero que a gente consiga concluir a tempo, vamos trabalhar para concluir a tempo de modo que não comprometamos o funcionamento da escola.

Walter Faria: Eu me esqueci de uma resposta ainda, de um questionamento da Sra. Miriam, em relação às áreas de desapropriação, aqui especificamente da região do Jabaquara, só lembrando que da mesma forma existe um item exclusivo do EIA/RIMA, que é o item 6.4.9, que está consolidado em mais de 70 paginas, chamado de áreas passíveis de desapropriação, onde ele é densamente ilustrado de fotografia, e cartografia especificas, inclusive aqui para o bairro do Jabaquara, a metodologia aplicada nessa fase de projeto, e pra efeito de estudo de impacto ambiental, ela se da apenas pelo o que chamamos de bloco de desapropriação, ou seja, não são analisados os imóveis de forma individual, são analisados blocos de desapropriação, até dando atendimento a própria norma da ABNT e também ao IBAPE (Instituto Brasileiro de Avaliação e Perícia de Engenharia), então repito, nessa fase do projeto para efeito de consolidação de um EIA/RIMA, as áreas de desapropriação, são feitas, são perímetros, são blocos de áreas, a avaliação dos imóveis de forma individual será feita numa etapa seguinte.

Luiz Cortez: Boa noite eu sou o Luiz Cortez sou conselheiro do CONSEMA, que é o Conselho Estadual do Meio Ambiente, onde eu sou o representante da STM, da qual eu sou assessor no gabinete, eu sou ambientalista, arquiteto, e especialista em transporte publico, tive a oportunidade, de cursar cursos de pós-graduação, tanto de gestão ambiental, quanto em planejamento em transporte publico, como ambientalista eu poderia aqui lembrar que São Paulo, tem um sistema de transporte por 60% das emissões de gases de efeito estufa, eu poderia lembrar que nos temos uma frota de veículos cuja as emissões de contaminantes atmosférico são responsáveis, a emissão é responsável pela morte de 12 pessoas por dia em media, estudos da faculdade de medicina da USP, eu poderia lembrar que morrem 5 pessoas no transito ao dia em São Paulo, eu poderia lembrar que as condições de transporte são cada vez mais duras e que São Paulo não só precisa de 17, mais de 18, 19, 20, e tantas linhas de alta e media capacidade, de sistemas complementares, assim como precisa de um sistema alimentador de baixa capacidade, eu poderia lembrar que esse 6 milhões, 6,5 milhões de veículos em São Paulo, se vazarem 3 ml de combustível, ou de lubrificantes por dia aquele copinho de xarope de criança, a marquinha mais baixa, 3 ml da 18 mil litros de derivados de petróleo derramado no chão, e cada vez que chove lixiviados para o rio Tiete, porque nos estamos na bacia do rio Tiete, imagine se tomba-se uma carreta de 18 mil litros no rio Tiete por dia, o escândalo que seria, e é isso que nossa frota faz, por tanto eu poderia aqui como ambientalista, defender a necessidade de mais e mais linhas de metrô, de mais, e mais corredores de ônibus, de mais e mais transporte publico de qualidade, mais o que eu quero aqui, aproveitar a oportunidade como especialista em planejamento e transporte, pra falar a respeito de uma frasezinha, que vem



sendo usada, e que todos nos devemos refletir a respeito, que essa idéia do bondinho da Disney, a Disney é um empreendimento extremamente importante que só no empreendimento de Orlando, que é a Disney World, recebe 50 milhões de visitantes a cada ano, 50 milhões, é um bocado de gente, e aquilo funciona bastante bem, todos nós admiramos a Disney, não só como um local de diversão mas também principalmente como um exemplo de gestão, como um exemplo de empreendimento bem gerido, de um lugar muito agradável, e o sistema de transportes lá é baseado em 3 modais, o automóvel particular, tem avenidas para todos os lados, tem estacionamentos fartos, nos ônibus, e no monotrilho, e o monotrilho é a espinha dorsal do sistema de transportes, ele transporta só lá em Orlando, e ao todo em 3 parques da Disney eles tem monotrilho, implantaram o primeiro, o segundo, e o terceiro, a gente deve refletir sobre isso, se não fosse bom teria ficado só no primeiro, mais só lá em Orlando transporta 150 mil pessoas por dia, hora, a gente tem que pensar um pouco sobre isso, e esse sistema de Orlando, passa por 3 hotéis dos diversos hotéis, dos diversos, das dezenas de hotéis que existem lá dentro do complexo no Walt Disney World em Orlando, esses 3 hotéis, são os hotéis mais caros, são os hotéis mais valorizados do parque todo, quem se hospeda lá fica no hotel mais caro, passa dentro de um dos hotéis, por dentro, o hotel foi projetado e a estação tá dentro, e tem uma linha expressa e passa ali por dentro, por tanto o que eu to pedindo ao Srs. que reflitam um pouco se todo esse nosso temor em relação a um sistema de transporte novo tem realmente um fundamento técnico, ou se é simplesmente uma reação natural, e que a gente deve mesmo ter medo do diferente, mais vamos por favor refletir, olhar com cuidado, ao entrar em mais de um parque, a pessoa passa por baixo da via do monotrilho, ninguém, as pessoas dormem dentro de uma estação, no hotel mais caro de lá, por tanto, o que os Srs., reflitam com atenção a respeito desse impacto na paisagem e desse impacto ambiental.

Hélio Neves: Muito obrigado, nos vamos passar agora, a oitava, nos vamos ouvir as pessoas que não estão representando entidades, e estão falando como moradores. Para essa etapa esta previsto que o uso da palavra é por 2 minutos; dá pra tolerar um pouco mais, porém vamos procurar ser bem sucintos. Chamo então em primeiro lugar o Sr. José Orlando, e em seguida o Sr. Marcone Junqueira.

José Orlando: Boa noite meu nome é José Orlando, eu sou engenheiro, eu trouxe aqui uma tese de um mestrando do Sr. Adalberto Maluf Filho, eu vou entregar para o senhor e eu gostaria que fosse anexado no estudo o EIA/RIMA. Depois eu gostaria de dizer o seguinte o custo dessa obra, vai ser em torno de 130 milhões de reais por km, se nos fossemos fazer um transporte segregado, igual o que tem aqui fora, com trólebus, ou com veículo a hidrogênio que já esta sendo testado em São Paulo, nos conseguiríamos fazer com um km do seu VLT, com 1 km do seu VLT de 13 a 19 km de via segregada, já que nos precisamos de vias, que alimentem o nosso sistema, eu acho que, se São Paulo tem tanto dinheiro assim pra gastar, gasta 2 bilhões e 200 milhões de reais pra 17 km, a onde você tem uma baixa capacidade, a gente poderia fazer 225 km de vias segregadas, outra coisa que eu queria deixar claro pra população que não conhece o que é um licenciamento ambiental, é que essa é a primeira fase, a segunda fase vai ser estudado na Secretaria do Verde e Meio Ambiente, vai pra uma câmara técnica existem algumas reuniões, fechadas, que a gente não tem acesso nenhum, ai sai um parecer técnico, e no parecer técnico saem alguns questionamentos, pra o empreendedor é responder, quando tem esses questionamentos, o que acontece, se empreendedor falar assim: olha gente eu vou fazer os questionamentos, a Secretaria do Verde e Meio Ambiente como falo que é muito certa ela da uma coisa chamada licença ambiental previa, como a moradora Dra. Cibele falo e a dona Berta falo, em 2003 foi dada uma licença ambiental previa numero 17/2003, contendo 14 itens e 35 subitens, que até hoje não foram executados, não executaram alguns desculpa, uma parte, então eu pergunto pra que serve uma licença ambiental previa, se o empreendedor tem a falta de vergonha na cara, de não cumprir, porque a Secretaria do Verde e Meio Ambiente, faz os



pareceres técnicos, fazem os embasamentos, e o empreendedor não responde, e só pra completar, e eu me escrevi como Associação dos Moradores do Entorno do Aeroporto, e me escrevi como morador, e não sabia que existia de tempo, porque o Luiz me perguntou qual eu preferia, se eu soube-se que tinha diferença de tempo eu ficaria na de Associação de Moradores, então pra completar só um pensamento referindo-se a Águas Espraiadas, e o Sr. posicionou-se dizendo que a prefeitura já vendeu CEPACS, e que já está em contato com a SP URBANISMO, eu queria dizer o seguinte, como já disse na outra audiência, existe uma coisa chamada grupo de gestão da operação Águas Espraiadas, e esse grupo de gestão teoricamente, pelo estatuto, e pela lei 13260, ele deveria balizar tudo o que é feito dentro da operação Águas Espraiada, só que esse grupo de gestão, é uma coisa pra inglês vê, porque ele se reúne, existem só 2 pessoas, da comunidade representando, e 8 ou 9 pessoas da secretaria, não é apresentado em nenhuma reunião o que vai ser discutido, a pauta é feita, colocada ali na hora, não é feita nenhuma votação nominal em nenhuma reunião, e ai a ata é feita 3 meses após, e diz assim, os conselheiros aprovam a ata anterior, então como eu estou dizendo agora, o grupo de gestão existe pra nada, e como eu falei na audiência da semana passada, a audiência publica pra mim, não serve pra nada, porque o projeto já tá pronto, veio aqui um morador, o Sr. Ivis que é provavelmente é, eu não sei qual é a profissão dele, mais deve ser um economista, ou deve ser um administrador, e mostra pra nos engenheiros, opções técnicas, tudo bem, é como ele falo qualquer um desenha num mapa em cima do Google Maps qualquer projeto, tanto é que nosso projeto do nosso túnel foi feito em cima das coxas, porque fizeram um traço lá, é um túnel reto, então o que eu quero dizer é o seguinte, eu acho que o estudo de impacto ambiental, o Sr. não tem porque mostra as opções, quem tinha que mostra as opções é o metrô, o Sr. devia falar, essa opção é melhor, essa opção é pior, só que todo empreendedor, só mostra uma alternativa, e a empresa contratada pra fazer o estudo de impacto ambiental, ela se baseia naquilo que o empreendedor mostrou, o Sr. não está errado, quem está errado é o empreendedor, da mesma maneira que fizeram com a Águas Espraiadas, da uma opção só ai a pessoa, a firma que tem que fazer o estudo de impacto ambiental tem, que se embasar naquilo, agora ninguém foi lá e estudo as outras alternativas, ninguém foi lá e falou assim, a quantidade de passageiros hora tá errada, então só pra completar, eu estou dizendo o seguinte, o nosso estudo de impacto ambiental, deveria ter mais opções, agora a culpa disso não é do Sr. Walter, é do metrô que só dá uma alternativa, e ele tem que embasar essa alternativa, então a gente fica aqui igual uns palhaço ouvindo, negocio da Disney porque infelizmente, nos somos obrigados a engolir um projeto.

Marcone Junqueira: Eu só queria dizer o seguinte, eu não necessito de resposta do Srs, das autoridades, porque eu já tô descrente demais, indignado demais com tudo o que está acontecendo e com tudo que eu tenho visto, eu vejo que no Brasil, se tivesse um sistema político como existe nos Estados Unidos, em que a lá o recall, muitas autoridades teriam o cargo casado, por quem neles votou, mais essa indignação pela falta de seriedade das nossas autoridades, mais principalmente pelo que vejo, pelo descaso com o ser humano, nos vemos aqui uma apresentação bonitinha, muito bem feita, e fala-se o seguinte, que foram catalogados até os indivíduos arbóreos, com 3 cm de diâmetro, e o ser humano foi visto, o ser humano foi visitado, ou o Sr. pegaram o Google Maps, Lá de cima e concluíram, isso é sub habitação, esse pessoal pode sair, esse pode ser desapropriado, não vai causar nenhum problema social, parece que é assim que vêem, pelo amor de Deus, casas de muito bom padrão a prefeitura, me refiro ao projeto da operação urbana consorciada Águas Espraiadas, no que se refere ao maldito túnel de 2400m, a prefeitura preferiu, um projeto ilegal, porque contraria a lei 13260/2001, que custaria não mais do que 900 milhões, pra em benefício de um outro projeto, não sei porque, que vai custar 2,2 bilhões, só o túnel, iria o projeto original iria, atingir não mais de 150 famílias, e esse projeto que a prefeitura quer enfiar por goela a baixo, como disse aqui varias pessoas, vai custar a desapropriação de mais de 950 famílias, eu constato mais uma



vez e estou cansado de ver isso, vou tomar muito cuidado na eleição para , nessas eleições , e nas próximas eleições, eu não agüento mais ver falsidade mentira, falta de planejamento e dinheiro jogado no ralo, não precisa responder.

Marcia Marques: Boa noite, eu sou moradora do Morumbi, e sem querer ser repetitiva mais serei, eu gostaria de registrar minha indignação de como a população esta sendo tratada, em relação desse projeto, desde uma convocação inócua, para uma audiência publica, a falta de respostas objetivas para as perguntas aqui colocadas, não é crível que um projeto dessa magnitude tenha aqui presente só esse numero de pessoas, e protesto, que conste em ata, a audiência publica não atende aos requisitos legais, esse é meu protesto, e o segundo esclarecimento que me tem causado bastante tristeza, é a infiltração de noticias na imprensa, de um suposto racha no Morumbi , onde uma elite estaria contra a comunidade do Paraisópolis, isso não existe, a população do Morumbi é a favor de transporte publico si, mais um transporte publico eficaz, de excelência e duradouro, a população do Morumbi, esta junto com a comunidade do Paraisópolis protestando por isso, ninguém esta contente com o premio de consolação chamado de monotrilho, que foi o que externo o líder de Paraisópolis aqui em audiência na ultima semana, bom e uma outra questão levantada pelo Sr. Ivis, e que nesse projeto inteiro, a única que fico subterrânea , por conveniência, é a questão de obras complementares me causou muita estranheza que não existe no EIA/RIMA o projeto de reformulação da praça Gomes Pedrosa, com a construção de um estacionamento, bom seja quem for que disse, vocês todos ouviram, eu estou com o EIA/RIMA aqui, e com a mesma indelicadeza que o Sr. convidou o morador a ler, eu o convido a ler, e que aqui esta sim, um projeto de desapropriação para construção de um estacionamento para 1600 vagas, estacionamento esse que só atende os interesses do São Paulo, e quero crer inclusive que a cor escolhida pelo Sr. Helio hoje sentar-se a mesa, tenha sido uma mera coincidência, então a minha pergunta aqui é clara e objetiva, e eu quero uma resposta clara e objetiva, o projeto de reformulação da Praça Gomes Pedrosa, está ou não incluso na linha ouro do metrô, e se incluso está ,desde já protesto pela nulidade dessa audiência, não foi esplanada a obra e dito pelos Sr. que aqui não estava, não eu não conclui, desculpa Sr. Helio, porque aconteceu comigo a mesma coisa que aconteceu com o morador anterior, foi dito que não haveria diferença de tempo entre associações e moradores, ainda com relação com o tema desapropriação, eu gostaria também que fosse esclarecido a área abrangida, pela desapropriação nas proximidades do Morumbi, o custo disso, porque não só a obra é desnecessária, como é sabido que as desapropriações, geram déficit para as administrações futuras, então a população do Paraisópolis não esta sendo posta de lado com relação com futuros metrôs , não que uma vez aceito monotrilho esquece metrô, acho que é muito importante saber disso, mais essa conta da desapropriação um dia vai chegar, antes de hospital, antes de educação, então eu queria saber se isso tudo esta sendo levado em conta, e para terminar outro ponto que eu queria que fosse colocado, é porque os Srs. representantes do povo, em nome do povo, e em prol do povo, estão com uma atitude tão defensiva, e parcial, existe uma carta dirigida ao senador Suplicy, de, eu estou com elas em mãos, de 18 milhões de pessoas, para uma desapropriação de interesse do São Paulo, e ainda sim tudo o que eu ouvi até agora, ainda que não que diretamente ligada a esse ponto, foi extremamente parcial, defensivo, e numa posição de ostra totalmente fechado, a sugestões, aquilo a que se presta uma audiência, bom eu não vou tomar a palavras de vocês, concluindo, mais gostaria de fato que as respostas fossem claras e objetiva , as minhas perguntas, não estou satisfeita a nenhuma resposta dada até agora.

Cristina Von Glen: Boa noite sou moradora ali da região do Morumbi, sou da área da saúde, uso o transporte publico, tenho que acordar às vezes as 4 da manhã, pra chegar e pegar o metrô par ir do outro lado da cidade, precisa sim de metrô, amplia, a Prestes Maia, acho que foi o ultimo prefeito,



que planejo a parte de transporte, a questão é como esta sendo feita, e se realmente o monotrilho seria essa opção, foram discutidas opções a longo prazo, porque, não é só agora, tampar o buraco agora, mais planeja isso pra uma carga maior de pessoas, e essa extensão para parte do estacionamento do estádio, quer dizer dinheiro publico, beneficiando uma entidade privada, quer dizer como o Dr. Ivis propôs, existem alternativas que estariam drenando essa área, por exemplo o Paraisópolis, inclusive comunicando com outras vias de acesso, de outros municípios com o metrô, que seria muito mais lógicas, porque que isso não poderia ser projetada também? Obrigada!

Hélio Neves: Antes de passar ao Sr. Luiz Henrique, uma questão que foi pontuada também ao Sr. José Orlando, é que as câmaras técnicas do CADES, são compostas por representantes da sociedade civil e do governo, que tem que ser eleitos obviamente, não é só do governo, os Srs. podem eleger seus representantes .

Luiz Henrique Glen: Boa noite, eu sou Luiz Henrique Von Glen, sou morador do Jardim Leonor , por acaso eu sou um dos proprietários se uma casa que esta na zona de desapropriação, no bloco 02ª, onde o estudo foi publicado, é assim, eu queria contar um pouquinho da minha historia, eu e minha família se mudou para o Morumbi , a gente foi em busca de qualidade de vida, a gente construiu uma casa, a gente construiu uma vida ali, eu tenho todo uma vida em torno da minha família ali, eu prezo muito a qualidade de vida da minha família, e de repente, a alguns dias atrás eu fico sabendo que esta tudo sendo ameaçado, eu tenho certeza que cada um dos moradores ali da região, vão ter historias similares, eu acho que desapropriação é um ultimo recurso, porque é uma coisa realmente é, eu me sinto impotente a esse fato, mais o pior de tudo, o que me deixa mais chateado com essa historia, é a historia do estacionamento, é saber que minha casa vai ser desapropriada, vai ser posta abaixo, para ser um estacionamento, e que o maior beneficiário do estacionamento não vai ser a população geral do Paraisópolis ou carente, e sim o próprio São Paulo Futebol Clube no Morumbi, então eu queria deixar aqui o meu questionamento em relação a questão do estacionamento, eu acho que na minha opinião seria muito mais lógico o estacionamento ser construído debaixo do clube, ou então desapropria o próprio estádio e construir ali o estacionamento se ele ta tão necessário, do que prejudicar ali os moradores da região, então fica aqui o meu protesto em relação ao estacionamento.

Rosemeire Elias: Bom eu sou moradora do Jardim Leonor também, e fui surpreendida como muitos pares meus aqui, eu tenho uma formação, eu sou uma pessoa que sempre lutou, que batalhou, estudou, agora eu vim aqui pra escutar cada coisa, por exemplo, da pagina 117 até a duzentos e tanto sobre impacto ambiental, na região, agora como advogada a gente usa uma frase de que o papel aceita tudo, então a pagina 117 até a 220 pode ter aceito coisas que realmente não são a realidade que a gente está percebendo ali, eu também fui obrigada a escutar, sobre o trenzinho na Disney, eu conheço a Disney, eu já morei nos EUA, então eu quero dizer que onde passa um trenzinho ali na Disney, existe um infra-estrutura incrível em volta, então se houver algum acidente ali com algum trem, o pronto atendimento, vai ser pronto mesmo, pronto não de acabado, pronto de rápido, e ali onde vai passar no Paraisópolis, quem é do Paraisópolis aqui gente, vocês precisam saber que vocês vão ficar com a suas casas do lado daquele monstrengo que vai passar ali no Paraisópolis, sem nenhuma assistência, porque esse apoio que esta sendo proposto, não é um apoio eficaz, porque, pra chegar ali onde tiver um acidente no Paraisópolis, espero que isso não aconteça, o acesso é muito difícil, eu quero saber como vai ter um socorro ali dentro, é muito fácil comparar esse transporte com o trenzinho da Disney, só que o que tem em volta não é a mesma coisa, porque esse monstrengo, esse Frank Stein do monotrilho, ele vai passar por áreas bem dotadas de estrutura, e também vai passar por áreas periféricas sem estruturas, e o transporte também deveria ir por cima em exceção, ao o que é um metrô, por isso que inglês ele se chama Subway, que é o



caminho por baixo, a exceção é ele em algum espaço ele ocupa a superfície, e muito mais a essa altura que está, eu to muito preocupada com a segurança do ser humano, como uma outra pessoa aqui observou, eu já to vendo que a Sra. esta me mostrando que o tempo esgota, teria muitas outras criticas a fazer sob a forma de que como essa imposição esta sendo feita, como se eu estivesse morando na Venezuela.

Hélio Neves: Por favor, apenas uma vez a pessoa pode fazer uso da palavra. Dois minutos.

Manifestante não Identificado : Senhor, ele está cedendo o seu tempo para eu complementar as informações, porque meu tempo se esgotou, e eu não fui conciso, o que ocorre é o seguinte, a primeira coisa é seguinte, os números batem, 240 mil passageiros por dia, em 2014, 270 mil passageiros por dia em 2025, simulação do software M do metrô, e da CPTM, ta aqui o resultado, o carregamento máximo é de 5059 passageiros, no pico da manha em um sentido, e em 2025, 5390, então os dados estão aqui, então não tem 20 mil passageiros por hora sentido de jeito nenhum nessa linha, outra questão, essa aqui é a matriz de responsabilidade da copa do mundo, nos estudamos a cerca de 1 ano, porque estávamos fiscalizando gastos públicos no estado de São Paulo, com relação à copa do mundo de 2014, o que chama a atenção, metrô, prefeitura, governo do estado, prefeitura, eles trabalham com verbas comuns, então o que acontece a prefeitura não tem mais capacidade de endividamento, ela esta endividada alem do pescoço, não tem mais como pegar dinheiro do governo federal, então o que acontece, o governo do estado assume divida e repassa , então no caso o BNDESofereceu para cada uma das sedes 400 milhões de reais pra reforma e construção, de estádios novos, no caso do São Paulo, o clube disse que só precisa de 150 milhões, os outros 250 milhões do BNDS entidade federal, foram desviados para o metrô, para aplicação na construção de estacionamento, e na reurbanização naquela área, existe uma outra questão que no meu ponto de vista, é relevante, não existe planejamento agregado nenhum em nenhuma estância de governo, nenhum, nos estivemos na CEURB, eu estive com a ASEG e a CONSEG Morumbi, na CEURB a duas semanas atrás, nós ouvimos do secretario adjunto o seguinte, a retificação, e a canalização do córrego Antonico, que é uma obra de saneamento fundamental para região, porque existe enchente na região, ele esta no programa do governo sim, a linha 17 viria a agilizar, mais ele não deixariam de realizar essa obra, com relação a extensão da via Perimetral, não existe previsão de execução dessa obra se não houver a linha 17, então vejam, obras de relevância total para população, uma de saneamento e outra de transporte, no caso a via Perimetral, ficam vinculadas a execução do monotrilho, isso é brincadeira, por ultimo eu gostaria de encerrar da seguinte forma, o Aurélio esta ai, eu falei muito no São Paulo, e outras pessoas falaram muito no São Paulo, o Aurélio é oposição não é Aurélio? Você é oposição ao São Paulo? Você é justo, perfeito, se for possível, ele poderia vir aqui falar em nome do São Paulo, porque o São Paulo foi citado varias vezes, apesar dele não representar o clube oficialmente, é outra coisa pra finaliza, eu finalizo agora, eu só vejo uma possibilidade, tudo isso aqui é valido, é uma oportunidade que nos cidadãos, temos de vir aqui e manifestar nossos pontos de vista, com educação, respeito, e assumindo uma posição clara que ninguém aqui é ignorante, eu gostaria de parabenizar muito bem de como são seus pensamentos, e isso aqui vai refletindo pelos os Srs. que hoje são funcionários públicos, e que deveriam defender os interesses do povo, eu só vejo uma opção, as associações de bairro devem, se mobilizar, entrar com ação civil publica, e solicitar a presença do ministério público, como fiscal da lei, essa é a única saída.

Thiago Guimarães: Primeiramente eu queria fazer 5 questões bem objetivas para banca, a primeira é o seguinte, desde quando surgiu na companhia do metropolitano a idéia do monotrilho? Consta-se em algum plano, onde está? Eu não li, essa expressão? E o que levo o metrô a pensar no



monotrilho? Segunda questão qual a distância mínima entre o leito do monotrilho planejado, e a moradia de alguém? Em linha reta, eu queria saber qual a distancia mínima, e qual é o impacto para população que mora diretamente a frente desse monotrilho? Terceiro, qual o modelo de gestão previsto para a linha ouro vai ser a mesma polemica da via 4, da linha 4 que opera a via amarela, ou vai ser operado pelo metrô mesmo? A outra questão o que dentro do processo de planejamento do metrô deve ser feito para ser barrado o projeto do monotrilho, ou em até em atendimento a maioria das reivindicações aqui do público presente, pra revertê-lo em uma linha de metrô mesmo, eu quero saber objetivamente de como a população, deve dialogar se isso é possível, pra que o processo seja revertido? E por fim eu queria apontar para duas mentiras que foram ditas aqui, a primeira mentira é de que no metrô, tem um consenso no monotrilho, não é verdade, eu pessoalmente conheço duas pessoas do metrô que temem por esse projeto do monotrilho, então é mentira que é consenso no metrô, é mentira que é consenso entre técnicos, a segunda coisa, essa coisa de medo de diferente, São Paulo nunca teve medo de diferente, São Paulo é a capital da diversidade, muito pelo contrario, o medo aqui é que o metrô, o monotrilho é um sistema de media capacidade e a abertura desse monotrilho, seja na sul de São Paulo, seja na zona leste de São Paulo, vai causar um colapso no sistema, eu faço uma aposta, eu lanço um desafio, querem apostar comigo que assim que a linha Cidade Tiradentes, Vila Prudente forem inauguradas, ela não vai ser saturada , o metrô ele esta implantando um duplo padrão de transporte coletivo na cidade de São Paulo, o centro expandido, com o metrô já saturado, super lotado, e as periferias da geografias da cidade com monotrilho que vai ser saturado ainda mais rápido, tendo em vista as taxa de crescimento populacional dessas áreas, então é uma irresponsabilidade não olhar pra esse ponto, e por fim uma pergunta bastante objetiva, eu quero sinceridade na resposta, caso aquele outro ramal complementar ao projeto de monotrilho, ligando o aeroporto de Congonhas, a estação São Judas da linha 1 do metrô, não for construída, qual o impacto em termos ambientais, em termos de demanda dessa linha? Muito Obrigado!

Ana Carolina: Meu nome é Ana Carolina Renda e com qualquer cidadão aqui, eu pago imposto, não só pelo nome, mais como cidadã, imposto esse que depois é colocado num cofre publico e é destinado aos anseios da população, ficou claro que na primeira audiência que eu estava lá presente, ficou claro na segunda audiência, que as 4 pessoas que se manifestaram contra, a gente sabe que dá para duvidar e muito das manifestações, e ficou claro aqui hoje, e mais uma vez nesse um ano que eu conheço esse projeto, por coincidência eu tenho uma pessoa que na associação que a gente lidera que fuça muito e acha coisas tem lá dentro, porque tem informações internas, para conseguir informação pra comunidade, e a gente teve ciência desse monotrilho há um ano atrás, e assim tão recente, tão rápido, nunca vi tanta pressa para se realizar uma obra, eu nunca vi tanto autoritarismo, eu represento aqui as pessoas que como eu trabalhou pra fazer uma faculdade, posso estar aqui bem vestida hoje, mais tenham certeza que a mensalidade eu tive que ficar devendo algumas vezes, tive que ficar devendo porque tive que trabalhar para apagar a faculdade, e eu acho um absurdo aqui hoje, pessoas idosas, pessoas como a gente, crianças, idosos, mortos serem assim aviltados com um projeto como esse, isso não é transporte para população, isso não é uma resposta que a população precisa , já que a gente não tem como paradigma o Brasil, não é na questão do “enganotrilho”, prefiro chamar dessa forma, que eu me sinto um pouco mais confortável, Minhocão, “enganotrilho”, bondinho da Disney, é isso mesmo que a gente tem que usar , já que a gente não tem paradigma aqui, porque não foi citado, em nenhum momento os casos de pane, os casos de medo, em alguns lugares que eles foram tentados instalar, porque nem atualmente eles funcionam , diretamente como dizem que funciona, mais porque não foi citado os casos de pane lá fora, porque não foram citados os casos de apedrejamento desses monotrilhos, lá fora, porque em nenhum momento isso foi citado, esse risco não foi nem citado, aqui as respostas são assim do Sr. Ivan, todos os ritos estão cumprindo a lei, todas as seguranças, isso aqui não é resposta, a gente sabe disso,



vamos deixar gravado que a lei não esta sendo cumprida, e nem esta sendo apontada qual lei esta sendo cumprida, na verdade não tem o que apontar, não tem lei pra isso, foi tão rápido que não deu tempo de fazer lei ainda, alem disso, eu gostaria de deixar claro também, que nos tivemos uma lei aprovada na cidade de São Paulo para retirar outdoor daqui , retirar todos outdoors por causa da poluição visual daqui, e agora vai passar um trem por cima da cidade, gasta milhares de dinheiro, pra fazer túneis desnecessários, na hora que é pra fazer por baixo algo que é necessário que é o metrô, que é a única coisa que vai funcionar que é o metrô não fazem, querem fazer por cima, então tem hora que é por baixo, tem hora que é por cima, e a gente fica aqui que nem idiota, então para finalizar, eu gostaria de dizer que se a cidade de São Paulo tem alguma coisa para se orgulhar nos últimos tempos, eu tenho 30 anos, eu tenho alguns motivos de orgulho, tem alguns projetos que participei, fiz questão de liderar, ligados a reciclagem de lixo, e um monte de outras coisas que eu já fiz, eu quero dizer que se São Paulo tem um orgulho hoje é a ponte Nova, da Estaiada, não sei se alguém já viu como cartão postal da cidade, e agora imagine vocês, como se fosse o nosso Cristo Redentor aqui, com o monotrilho do lado, passa o monotrilho lá no Cristo Redentor, para ficar bonito, que isso gente, que isso, vai acabar com a cidade esse transporte dessa forma, isso não é o que a gente quer, isso não é o que a gente esta pagando, isso não é o que todos os cidadãos aqui estão pagando, eu queria saber quem é a favor disso, quem é, todo mundo que esta aqui é contra, esta gravado que não tem nenhuma pessoa a favor aqui, esta filmado que não tem nenhuma pessoa a favor aqui, eu acho que isso deve servir para alguma coisa. Obrigada!

Terezinha Barros dos Santos: Boa noite, eu sou moradora do Jabaquara, e uso o metrô desde o tempo, que só tinha treinamento, e que ia se ter a Vila Mariana porque era perto da Ana Rosa, sempre me orgulhei muito do metrô por baixo, hoje quando eu vim eu tomei um ônibus lotado ali no terminal Jabaquara, pra vir aqui, e eu lembrei de coisas que aconteceu comigo há 40 anos atrás em 1970, quando eu tomava ônibus pra trabalhar e os ônibus eram lotados, eu vi nesse momento , que o transporte era como a 40 anos atrás, os ônibus lotados, os pontos cheios e não se faz nada para se mudar essa historia, e quando nós precisamos de ramais do metrô pra vários bairros de São Paulo, aqui para Diadema, para Cidade Ademar onde a população pedreira, a população é imensa e precisa de transportes públicos, se resolve fazer um elefante branco, por causa da copa do mundo, esquecendo, o projeto da Águas Espraiadas, onde 8 mil pessoas estão esperando uma moradia digna, onde se muda o projeto no meio do caminho, como se nada vale-se a pena, nos somos seres humanos e precisamos viver com dignidade, e numa audiência pública onde se vem falar sobre o Jabaquara, só eu e a Miriam falamos sobre o Jabaquara, ta eu gostaria de dizer, que a muitos outros bairros que precisam de metrô, e não é feito nada por isso, então a minha indignação é muito grande em relação a isso, porque muitos outros precisavam usar o metrô, e não é contemplado, e pessoas que não tem necessidade de metrô vão fazer um elefante branco, esse é meu protesto.

Vereador Aurélio Miguel: Boa noite a todos, quero cumprimentar aqui os responsáveis por essa audiência, gostaria de falar pelo São Paulo, e depois inscrito como autoridade, porque o São Paulo foi citado varias vezes, e eu fui candidato a presidente do São Paulo, eu queria deixar claro a todos, que antes do São Paulo, a cidade de São Paulo esta acima de tudo para mim, os interesses da cidade de São Paulo esta acima de tudo, no meu entender o Morumbi, parece que esta descartado da copa do mundo, então, a linha ouro esta previsto para copa do mundo, que eu também acho desnecessária, porque estamos com a linha amarela pronta, e da muito bem para as pessoas andarem 1 km e ir ao estádio, como em qualquer lugar do mundo, então não precisa fazer os estacionamento, porque realmente vai ser um elefante branco, só vai interessar ao São Paulo, se for com dinheiro público eu sou totalmente contrário, o São Paulo se quiser ter estacionamento, ele tem que comprar as propriedades no entorno e construir dentro da sua área, eu penso desta forma ,



eu acho que isso sim é o correto, nesse sentido, em relação a esse projeto que foi apresentado eu fico muito preocupado, uma pessoa que falo em relação a cidade limpa, a cidade limpa foi uma grande bandeira do prefeito Kassab, foi um grande projeto, inclusive em exposição no mundo inteiro o projeto cidade limpa, e o que nos observamos aqui, é que nos vamos na contra Mão do projeto da cidade limpa, na questão urbanística, nossa zero, me desculpe zero, outra questão, o prefeito foi se não me engano ano passado, junto com o Secretário Alexandre Moraes no Japão, na Ásia, eu morei no Japão, me desculpe, o monotrilho no Japão só tem uma linha que tem mais de 30 anos, e é do aeroporto de Haneda, até o aeroporto de Tóquio, e aquilo é uma agressão, me desculpa, e fica degradado onde está, um outro cidadão aqui falou sobre Disney, Disney era um local que não valia nada, a pessoa comprou o Walt Disney, muito barato aquilo, inclusive tinha problemas de lagos tudo, e ele conseguiu fazer o monotrilho para os interesses do empreendimento dele, agora você veja lá, áreas verdes, teve planejamento, não é o caso da cidade de São Paulo, que aqui outra pessoa falou que Faria Lima foi o prefeito que fez um planejamento, a cidade de São Paulo não tem planejamento, Prestes Maias alias, então nos ficamos corrigindo os erros que foram feitos por falta de planejamento, esta ai o prefeito Kassab também, que vai na contra mão que eu não entendo, ele a uns 4 meses atrás começou a falar sobre um concurso para tirar o Minhocão para tirar da cidade São Paulo, para tirar aquilo que era um agressão, e degradado aquela região, ai na contra mão nos vamos fazer esses monotrilhos, no ponto ambiental também com todo respeito, o Sr. fez um projeto daquilo que pediram, o Sr. tentou fazer que tivesse o mínimo de impacto, mais o mínimo de impacto, é o metrô de qualidade, é metrô que transporta de 600 a 1 milhão de passageiros por dia, nós temos que planejar para o futuro, aqui também alguém disse que já vai estar esgotado a capacidade, eu não tenho duvidas disso, então eu acho, eu queria entender, o Sr. que é do metrô, Sr. Ivan, o Sr. Falou de Kuala Lumpur, também faz metrô, eu queria entender, gostaria de ter uma resposta se possível, porque em Kuala Lumpur o km do metrô, custa de 50 a 70 milhões de dólares, e aqui custa, o Sr. poderia responder para nós, e lá fizeram uma linha com raio de 13m, da para se colocar metrô e se quiser uma linha expressa, e eu também gostaria de ter uma resposta, então esse projeto que o Sr. apresentou aí, o Sr. não respondeu muitas perguntas que eles fizeram, uma pessoa aqui perguntou qual que é, eu não queria nem debater, porque isso aí é uma aberração esse projeto, vou até por colírio nos meus olhos hoje a noite, porque é uma aberração, é uma aberração para cidade de São Paulo, eu gostaria de saber porque não o metrô, porque não o metrô sub way, como disse aqui a pessoa que morou no EUA, porque não o metrô como todas as cidades do mundo faz, vai em Nova Iorque, vai em Londres, vai em Paris, vai em Tóquio, porque não se beneficiou essa modalidade de transporte coletivo, o metrô, é mais caro, talvez aqui no Brasil, mais eu creio que com 70 milhões, o km 100 milhões de dólares, vai 10 km e da 2 bilhões, essa obra, sair 2 bilhões, talvez um pouquinho mais, vai ter aditamento e tudo, porque não privilegiar esse tipo de transporte, porque em questões ambientais, é uma agressão também, com todo respeito, hoje graças a câmara municipal tem um representante, estou participando, estou me inteirando, também de como foi o procedimento, para poder participar também da votação, em relação das questões ambientais, isso ai para mim, o Sr. por exemplo ali no Morumbi, eu sou morador do Morumbi, sou nascido e criado, ali no Morumbi, então eu falo como vereador, morador, cidadão, e represento eles, porque hoje eu posso também lutar por eles, sou vereador, e fui eleito para isso, eu não sei como é que vocês vão fazer, ali na Antonico, a lindeira ao estádio, ali é zona residencial, zona residencial não sei se o Sr. sabe o limite de edificação de gabarito é de 6m e meio, vocês estão indo com altura de 14m, como é que vocês vão passar por essas questões das legislações municipais, eu não sei, vai passar por dentro de um cemitério, então particularmente, eu fico horrorizado com o que eu vi aqui, o Sr. não explicou, porque ali não da para fazer aquelas vias que o Sr. mostrou ali, na Antonico, não tem por onde, só se desapropriar, outra questão aí, a desapropriação, que vocês estão



privilegiando, para fazer algumas estações, porque tantos metros, 8 mil metros, 4 mil metros, se poderia fazer uma coisa menor, mais eu não quero entrar nessa questão, porque sou totalmente contra esse projeto, vou lutar como vereador, como representante do CADES, para que se implante um transporte de qualidade que é o metrô, esse é o transporte que a cidade precisa. Era isso!

Ivan Piccoli: A questão do corredor de ônibus colocado reafirmo, o que foi dito anteriormente, ele não tem a capacidade de transporte, com uma única faixa, como foi colocado, em um único sentido, para capacidade aqui planejada, o percurso previsto, para linha visa atender dois projetos urbanos, municipais, além das integrações municipais, além das integrações existentes, o projeto de urbanização do próximo ao Jabaquara chamado Via Parque, e o projeto urbano Paraisópolis, onde nos temos duas estações ali contempladas, uma no começo da região que está sendo urbanizada, e outra no término da região, a questão colocada do estacionamento, ela não é necessária para implantação da linha 17 ouro, ela faz parte de um conjunto de ações previstas no projeto municipal para aquela região, que no caso do EIA/RIMA esta inserido no convênio estabelecido entre o Município e o Estado, enquanto tratativas, esta definição dentro do convênio estabelecido compete a municipalidade, eu não tenho a numeração do convênio, mas foram colocados os números de contato, tanto quanto com o metrô, quanto com a empresa, eu gostaria que entrassem em contato com a pessoas responsáveis, e conhecedoras, eu não tenho aqui, e elas os forneceram..,

Hélio Neves: Por favor, deixem ele falar, a pergunta que foi feita sobre um terreno no EIA/RIMA, ele está informando aqui que não se trata de objeto desse projeto.

Vereador Aurélio Miguel : Deixa só esclarecer, na verdade, ele esta falando da linha ouro, esse projeto aí do estacionamento nós temos que cobrar a Secretaria do Verde, porque eles já deram o EIA/RIMA. Nós temos que questionar porque é questão do município, é o município que está pegando aquelas áreas municipais, e está fazendo as desapropriações.

Hélio Neves : Por favor, nós vamos prosseguir, o empreendedor, representante do metrô, vai fazer suas ponderações, e se houver dúvidas que ainda restem, desculpe e por favor, se houver duvidas ainda, vai haver outra audiência publica, desculpem, processo de participação é assim mesmo, é trabalhoso, mas o que estou dizendo aos Srs.é que essa não é a ultima audiência publica, e se ainda houverem duvidas o empreendedor terá que estudar e trazer respostas na próxima audiência. Vai ser complementado.

Walter Faria: Só adiantando e depois eu vou complementar com outras respostas da questão ambiental, existe um convenio firmado, com algumas secretarias do estado de São Paulo, prefeitura municipal, integram este convenio Secretaria de Planejamento, Finanças, Meio Ambiente, e assim por diante, envolvendo um conjunto de obras, entre elas linha 17, adequação da Praça Jules Rimet, canalização do córrego Antonico, e a Via Perimetral, dentro desse convenio existem algumas tarefas já designadas, ou obrigações já distribuídas. Vamos lá, compete ao metrô nesse conjunto de obras, interditar, e desviar trafego no entorno, uma tarefa do metrô, contratar e elaborar projetos executivos da readequação, compete ao metrô, implantar as prescrições e exigências das leis ambientais, compete ao metrô, obter a DUP, Decreto de Utilidade Publica, desapropriar e liberar áreas para o empreendimento, prefeitura municipal de São Paulo, ceder uso de áreas necessárias a execução do monotrilho, TPU e prefeitura municipal de São Paulo, audiência publica, prefeitura municipal, construir piscinões, metrô, contratar e executar obras civis de urbanizações e sistemas, metrô, então é um conjunto de 3 obras com participação do estado de São Paulo, governo do estado de São Paulo, e prefeitura municipal de São Paulo, com algumas tarefas e atribuições distribuídas, pra efeito de licenciamento de estudo, de impacto ambiental, e isso é de fato o correto todo esse conjunto de obras esta sendo analisado conjuntamente, até pra que os impactos ambientais sejam



analisados nesse foco, até quando à uma sobreposição, não haveria dentro da engenharia ambiental, como analisar separadamente, são obras que estão se sobrepondo, então essa é um breve esclarecimento, em relação o porque dessas obras complementares estarem sendo questionadas, o estacionamento faz parte desse contexto de readequação da praça Jules Rimet, se ele vai ser implantado nesse exato instante, concomitantemente, essa informação eu não tenho agora.

Vereador Aurélio Miguel: Mas vocês estão permeabilizando, e ali tem 2 praças, que vocês vão colocar concreto, na questão ambiental, vai se prejudicar toda a questão ambiental ali.

Walter Faria: Ao contrário, aliás, eu quero fazer até um contraponto, da questão que foi colocada, de que isso não foi abordado no EIA. Ao contrário, não só foi abordado no EIA, como fez parte de uma tela específica da apresentação, eu vou mostrar pra Sra. a tela, a Sra. me fez uma pergunta..

Hélio Neves: Por favor, eu pediria, por favor, que nós ouvíssemos o Sr. Sergio e Ivan, para que eles concluam as respostas e as informações que foram solicitadas, e nós teremos mais uma audiência pública, nós vamos comunicar amplamente, desculpe respeito, por favor, por favor respeite, o local para a audiência ainda está sendo escolhido, e eu informei aos Srs. que será como parte integrante do processo de licenciamento. O empreendedor vai apresentar uma série de propostas locais e será decidido. Eu peço ao expositor, por favor, concisão nas respostas, para que nos concluamos aqui, então aquilo que não puder ser respondido por falta de informação aqui, será respondido na próxima audiência pública, pelo empreendedor, por favor.

Walter Faria: Sra. por favor, eu faço questão de enfatizar, em relação as áreas de desapropriação, não só existe um capítulo, e quando eu faço a citação do capítulo, me desculpe não é absolutamente provocação nenhuma, é que o EIA/RIMA, ele é consolidado em 4 ou 5 volumes, é um texto denso, é de difícil compreensão, na mesma forma que eu não consigo entender um texto de um advogado, gostaria muito que o advogado me facilitasse a leitura, essa é minha única intenção. O item Áreas Passíveis de Desapropriação, é um item, é um capítulo específico do EIA, eu trouxe proposadamente, com todas as áreas mostradas, cartograficamente e com fotos, então isso foi contemplado, inclusive as áreas necessárias, ao estacionamento e adequação. Estão aqui, vereador Aurélio, por favor, estão aqui. Além disso, na apresentação de hoje, uma tela única, específica, de áreas passíveis de desapropriação, lembrando que eu já citei anteriormente que nesse momento do EIA, elas são especificadas por blocos, não por imóveis, individuais. Então, veja lá, entre os vários blocos de desapropriação, existe aqui nessa tabela, mostrando qual a necessidade, o porquê da desapropriação. Aurélio, está aqui a reprodução, por favor, eu tenho 30 minutos para fazer uma apresentação de um estudo. Perfeito, então em relação a desapropriação da praça, ela está aqui, o porquê da necessidade e em qual bloco ela está inserida, a via Perimetral, e assim por diante, não há absolutamente a necessidade alguma de omitir essa informação.

Ivan Piccoli: Eu só gostaria também de complementar, que as áreas definitivas a serem ocupadas e desapropriadas, elas só ganharão a exatidão da sua definição, depois do desenvolvimento do projeto básico, só retomando, e reafirmando a condição, as áreas definitivas, com o contorno definitivo a ser desapropriado, só serão definidas, depois do projeto básico. Nós estamos falando das condições das extensões das áreas aqui colocadas pelo relatório de impacto. Ele faz confirmações diárias pra avaliar os impactos, as áreas reais, limites definitivos, só com o desenvolvimento do projeto básico, que ainda está por ser contratado, as perguntas colocadas, desde quando surgiram as propostas de monotrilho, o que levou a pensar no monotrilho, qual a questão envolvida no planejamento do monotrilho, esse sistema já vem de longa data sendo estudada pelo metrô, e ele foi pensado, estudado, e aqui proposto desde que se tornou viável, o atendimento das demandas mapeadas, e



simuladas, a questão das demandas, elas possuem simulações e previsões, que são para 20 anos, 30 anos, e respeitando sempre as questões das legislações urbanas. As legislações urbanas, elas dão os horizontes de crescimento e adensamento da cidade, todos os riscos do empreendimento estão e foram avaliados, e as condicionantes de segurança aplicadas são, sim as adequadas, e respeitam as legislações, e respondem a elas, a proposta aqui colocada não modifica o projeto urbano do projeto da SP URBANISMO, para a questão de proposta do projeto de moradias, junto à região do Jabaquara. Ela entra, esse sistema entra aderindo ao sistema de transporte público, agregado junto ao projeto urbano, previsto pela SP URBANISMO, nós não modificamos em nenhum momento a condição urbana ali proposta, essa linha também visa atender as regiões mais extremas de Vila Sonia, e da região sudoeste, a partir das suas possibilidades de conexões e interligações com seus terminais ali presentes na rede hoje, bom eu gostaria de colocar novamente, que isso ,sim, é um sistema de metrô, é um sistema de metrô ainda não implantado em São Paulo, mais possui total condição de segurança, e é compatível com todas as necessidades de transporte e conexões colocadas, do ponto de vista de segurança, do ponto de vista de qualidade com que o metrô se apresenta, e da condição de manutenção prevista, e só reafirmando uma posição ao vereador, a área definitiva, somente com o projeto básico, que ainda está por ser contratado, de desapropriação, por hora não temos nenhuma licitação em curso, o custo eu não tenho como responder aqui, nesse momento, eu realmente não sei, eu não sou da área de finanças do metrô, sou da área técnica, e conforme foi colocado, será colocado na próxima audiência pública, eu realmente não tenho condição de responder, não sou técnico dessa área específico, a questão, só para encerrar este modal, foi o modal avaliado pelos técnicos do metrô, diante de todo o cenário de possibilidades tecnológicas, disponíveis, as principais disponibilidades tecnológicas disponíveis no mundo, que garantem o atendimento no percurso previsto, com atendimento de demanda, com garantia de qualidade que o metrô sempre faz em suas intervenções e transporta quase 3 milhões de passageiros em São Paulo.

Hélio Neves: Agradeço a disponibilidade, e a disposição de todos permanecerem aqui até esse momento, percebo que algumas questões apresentadas que não foram respondidas, terão que ser respondidas na próxima audiência pública que será divulgada amplamente. O telefone da secretaria está à disposição pra quem quiser saber da próxima audiência, e o empreendedor terá que levar respostas concretas às questões que foram apontadas e não tiveram respostas, obrigado e até a próxima audiência.