



FL. Nº
Anexo – notas taquigráficas
Proc. nº
CMSP – NOME DA CPI
Nome - RF

**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

SECRETARIA GERAL PARLAMENTAR
Secretaria de Registro Parlamentar e Revisão

**COMISSÃO DE POLÍTICA URBANA, METROPOLITANA E MEIO
AMBIENTE**

PRESIDENTE: PAULO FRANGE

TIPO DA REUNIÃO: AUDIÊNCIA PÚBLICA
LOCAL: Câmara Municipal de São Paulo
DATA: 13 de abril de 2010

OBSERVAÇÕES:

- Notas taquigráficas sem revisão
- Orador não identificado
- Manifestação fora do microfone

11830

O SR. PRESIDENTE (Paulo Frange) – Bom dia, há número legal para o início de nossos trabalhos. Na qualidade de Presidente da Comissão de Política Urbana, Metropolitana e Meio Ambiente, e nos termos do artigo 43 do Regimento Interno, declaro abertos os trabalhos da 4ª Audiência Pública do ano de 2011.

Informo que esta reunião está sendo transmitida através do portal da Câmara Municipal de São Paulo no endereço www.camara.sp.gov.br no link Auditorios On-Line.

O objeto da presente audiência é o requerimento, de autoria do nobre Vereador Chico Macena, apresentado e aprovado por unanimidade para que essa Comissão, no exercício de suas atribuições, convoque uma audiência pública e convide o Secretário Municipal de Transportes; o Secretário Municipal do Verde e Meio Ambiente; representantes da Companhia Metropolitana de São Paulo, o representante da empresa Prime Engenharia e Comércio e também das construtoras Queiroz Galvão e OAS, responsáveis pelas obras do Trecho 2 Oratório-São Mateus e Trecho 3 São Mateus-Tiradentes da Linha 2, Linha Verde, para apresentarem documentos, projetos, licenciamentos ambientais e Relatório de Impacto Ambiental, além do cronograma das obras do Expresso Tiradentes, com modal Monotrilho.

Estão presentes os Srs. Vereadores, Roberto Tripoli, Líder do Governo, Chico Macena, autor do requerimento, e Paulo Frange, na Presidência.

Informo que o nobre Vereador Toninho Paiva está de licença por motivos de saúde.

Está suspensa a reunião por alguns minutos. (Pausa)

O SR. PRESIDENTE (Paulo Frange) – Reabertos os trabalhos, informo a presença do Sr. Renato do Amaral, assessor da Companhia Metropolitana de São Paulo. Ele nos traz um ofício da empresa, justificando a ausência do representante do Metrô

Inicialmente, agradeço a presença do Sr. Renato, embora lamentando a oportunidade que tínhamos para ouvir o Metrô.

Permitimo-nos perguntar-lhe se não há um técnico na companhia que poderia estar disponível para nos esclarecer alguns pontos. Imagino que uma companhia desse porte não

tenha apenas uma pessoa que possa representar essa discussão na área técnica, pois não se trata de discussão política e, sim, técnica.

Aliás, as perguntas todas que temos são técnicas. Depois, talvez o Sr. Renato possa, eventualmente, junto à presidência do Metrô indicar alguém tecnicamente preparado para nos responder algumas dúvidas.

Deixo claro que um percentual muito pequeno dos 55 Vereadores da Câmara Municipal de São Paulo conhece tecnicamente esse projeto. É um assunto extremamente importante e de grande impacto para a Cidade e gostaríamos de ter um pouco mais de informação como Comissão de Política Urbana.

Estão presentes os Srs.: Luiz Henrique, engenheiro, representando neste ato a Superintendente da Sehab, Sra. Elizabete França; Hélio Neves, Assessor Especial do Gabinete do Secretário, representando a Secretaria do Verde e do Meio Ambiente.

Tem a palavra o nobre Vereador Chico Macena.

O SR. CHICO MACENA – Sr. Presidente, cumprimento todos os presentes e agradeço a presença da Secretaria do Verde e Meio Ambiente na figura do Sr. Hélio Neves. Gostaria de registrar que sempre quando foi convidada, a Secretaria esteve presente. Lamento que o mesmo não ocorra com o Metrô – e não é a primeira vez - já tivemos problemas com outros órgãos do Estado como a Dersa em relação às questões do Rodoanel e com o Metrô em outras ocasiões.

Na minha opinião, isso é um desrespeito com os Vereadores uma vez que são obras de vital importância para a cidade de São Paulo. Não estamos discutindo questões ou obras que acontecem fora do Município de São Paulo. Queremos informações sobre obras que ocorrem no Município e que implicam num forte impacto ambiental, paisagístico urbano e na vida das pessoas.

A primeira audiência pública que realizamos para discutir o monorail foi em 2009. Nesta Casa tivemos a iniciativa de convidar o Metrô. Naquela ocasião esteve presente um

representante do Metrô que trouxe o licenciamento do trecho 1 e já discutia o trecho do Rodoanel. Ele trouxe inclusive um *power point* que temos na Secretaria desta comissão. Tenho até a data dessa audiência pública.

Recentemente estive na região de Vila Prudente, São Mateus e Sapopemba e hoje está sendo feito o licenciamento do trecho 2 do monotrilho. Só gostaria de dizer que são 10,30 quilômetros que vão do Parque São Lucas, da estação Oratório, até a estação São Mateus; depois, há mais 11,48 quilômetros, segundo os dados do Metrô, que vão até a Cidade Tiradentes.

Estamos falando em 21 quilômetros e, no total, em torno de 23 quilômetros de pista elevada. Já estão sendo construídos dois quilômetros que vão de Vila Prudente até a estação Oratório.

São 22 quilômetros de pista elevada pegando o canteiro central da Avenida Professor Luiz Ignácio de Anhaia Mello, o canteiro central da Av. Sapopemba, depois a Avenida Ragueb Chohfi até a Cidade Tiradentes. Portanto, não se trata de uma intervenção pequena na cidade de São Paulo.

É sempre o técnico Epaminondas, do Metrô, que está presente, acho que é porque ele está viajando que não tem ninguém do Metrô, estranho que o Metrô só tenha uma pessoa. Acho que foi o único treinado para falar sobre o projeto, afinal ele sempre diz as mesmas coisas, é o mesmo *power point* de 2009. Se pegarmos o que temos aqui e o que foi apresentado lá, mudou só o desenho do monotrilho, melhoraram o desenho do trenzinho.

Não há projeto executivo, questionei isso na ocasião. Não consigo conceber como é que se faz um licenciamento ambiental, sem um projeto funcional, sem um projeto executivo que seja apresentado. De novo estão usando os estudos do Expresso Tiradentes, isto é, atualizando os estudos do expresso Tiradentes, que é um modal sobre pneus para fazer um modal sobre trilhos e elevado, que não é o mesmo modo construtivo, não tem as mesmas características de um corredor de ônibus e isso é feito sem nenhum pudor e os dados são

apresentados na audiência pública.

Não foi apresentado para a municipalidade até hoje um estudo da demanda que pudesse nos convencer. O metrô diz que o monotrilho vai fazer um carregamento em torno de 40 mil pessoas hora/pico, podendo chegar a 48 mil. Na minha vasta ignorância, tenho pesquisado muito todas as tecnologias e tive a oportunidade de andar de monotrilho no Japão, inclusive, no portfólio dessas empresas a Bombardier ganhou a concorrência pública aqui e não encontro nenhum equipamento que exista hoje destas companhias e que faça um carregamento de 40 mil pessoas. Quando mais de 48 mil pessoas como foi dito no metrô.

Em algumas conversas informais o que ouvimos é que será um equipamento especial desenvolvido para o Brasil, portanto, uma experiência que será feita, porque quando você consulta as companhias elas afirmam que não tem o equipamento hoje e que estão desenvolvendo tecnologias para fazer um equipamento especial para o Brasil. Inclusive, a Bombardier está em contato com empresas coreanas para poder ver se consegue alguma solução tecnológica. Portanto, estamos partindo para um projeto que é uma dúvida do ponto de vista do equipamento, para a tecnologia ser aplicada.

Vamos partir para uma experiência em São Paulo com esse vulto. Eu gostaria que o metrô estivesse aqui para debatermos a demanda. O metrô apresenta uma demanda de 500 mil viagens/dia, segundo a pesquisa origem/destino. Eu tive a oportunidade de questionar o Epaminondas a respeito disto e, na ocasião, não tive direito à réplica porque foram aquelas audiências públicas do Governo em que você fala e depois ele finaliza.

Foram explicar o que é pesquisa origem/destino, que tinha rigor científico, reconhecida internacionalmente; coisa que não questiono, porque já participei da pesquisa origem/destino. Já fui presidente da CET, conheço a metodologia, reconheço a pesquisa o valor científico que ela tem, mas o que eu estava questionando eram os dados apresentados pelo metrô, segundo a própria pesquisa origem/destino, que apresenta para a região o número total de viagens de um milhão e 800 mil e, de fato, é em torno de 700 mil viagens a pé naquela

região. Se pegarmos o percentual de viagens de ônibus, pois isso não é computado pelo metrô, será transferência modal do carro, porque se queremos um transporte como monotrilho, queremos também a transferência modal, inclusive, para resolver questões ambientais da região. Portanto, o percentual de viagens de automóveis certamente migrará também para o metrô.

Temos de aprofundar um estudo que estou realizando em algumas regiões da Cidade, que são as atrações de viagens não previstas na pesquisa origem/destino que o equipamento como o metrô traz porque é um polo gerador de viagens e atrativo também. Como aqui é considerado, muitas vezes, só o transporte radial, temos regiões, como já ocorreu na estação Vila Prudente, viagens que vem de São Caetano, de Vila Formosa, de bairros próximos onde a pessoa em vez de fazer um percurso negativo muito grande, prefere fazer cinco ou seis quilômetros até a extensão do metrô porque terá um tempo muito maior de ganho na sua viagem final. Mas, mesmo que desconsidere isso, porque é algo que não temos comprovado cientificamente nas pesquisas que estamos desenvolvendo, temos um número de viagens hoje acima dos 500 mil, acima do que o metrô coloca para justificar os 40 mil hora/pico. Ou seja, para justificar que não vai ter metrô e sim monotrilho naquela região.

Chegamos a quase 800 mil viagens, e não as 500 mil, pelo menos nos cálculos que tenho feito em cima da pesquisa origem/destino. Lamento que não possamos fazer esse debate, que é técnico, não estamos aqui fazendo política ou querendo desgastar quem quer que seja, em qualquer governo, mas o que queremos é uma solução adequada para esclarecer, para que não passemos pela situação que esta Cidade já viveu com o Paulistão, o Expresso Tiradentes, Fura-Fila, ou qualquer outro nome que foi dado nessa Cidade.

Fez-se uma apresentação de *power point*, usou-se na campanha eleitoral, começou-se uma obra, que o custo dela é um absurdo, onde se transportam passageiros, porque não tem carregamento suficiente para aquele tipo de obra, naquele elevado a preço de táxi, como se estivéssemos pagando um táxi para cada passageiro. E há o custo que aquilo

representou num projeto urbanístico horroroso.

Sou vizinho da obra do monotrilho, estamos vendo o que está sendo feito lá e não é nada leve, como foi dito, que seria um projeto arquitetônico muito leve. As vigas que estão sendo feitas no canteiro central da Anhaia Mello não são nada leves. E de novo não queremos incorrer num projeto futuro que vai ficar mais caro do que realmente é previsto orçamentariamente e que não atenda a demanda, pois acho que o monotrilho vai nascer saturado porque um carregamento de 35 mil pessoas, que é a experiência que temos no monotrilho, não vai atender a demanda na região.

Portanto, gostaria de lamentar, pois queria ter feito esse debate com os técnicos do metrô nesta Casa. São questões que impactam São Paulo, mas poderíamos aproveitar a presença do Hélio Neves, da Secretaria do Verde e Meio Ambiente, para que possamos discutir as medidas mitigadoras deste impacto que a Secretaria está pensando, ou os estudos preliminares que eles têm, ou os encaminhamentos, visando o licenciamento ambiental. Porque apesar de ser uma obra do Estado, será consultada para esse licenciamento.

O SR. PRESIDENTE (Paulo Frange) – Quero convidar o Dr. Hélio Neves para estar conosco aqui e, mais uma vez, agradecer a Secretaria do Verde e Meio Ambiente na figura do Secretário Eduardo Jorge, que nunca nos deixou, em momento algum, sem resposta de todas as demandas que esta Casa possui. Indago ao proponente, Vereador Chico Macena, se não seria melhor primeiro o Dr. Hélio Neves fazer uma rápida explanação, passaremos em seguida às questões.

Tem a palavra o Dr. Hélio Neves, para que possa fazer explanação de alguns pontos que envolvem a sua Secretaria. Em seguida, passaremos a algumas questões que têm demanda na Comissão de Política Urbana, de outros Vereadores, no sentido de buscar respostas. O que não for possível nos encaminhe depois da melhor forma que encontrar.

O SR. HELIO NEVES – Bom dia.

Obrigado aos Vereadores Paulo Frange e Chico Macena por nos convidarem a

apresentar o andamento dos trabalhos, referentes ao licenciamento dessa obra, nesta Comissão.

Estou substituindo o Secretário Eduardo Jorge, como Secretário em exercício, porque ele está viajando, em função da preparação do encontro do C40.

As pessoas presentes, seguramente, de alguma maneira devem ter acompanhado essa obra e a história das intervenções na região. Houve mudança de plano no Governo do Estado e da Prefeitura, no projeto de implantação do sistema de transporte de massas, nessa parte da zona Leste.

O que temos neste momento é que em função dessa mudança de modal, ocorre que a Secretaria exigiu a apresentação de um novo estudo de impacto ambiental. Entendendo que o estudo efetuado para o Expresso Tiradentes não se adequava, à medida que houve a referida mudança. Apesar de o traçado ser praticamente o mesmo, não haver mudança substantiva de traçado, há mudança de abordagem, de tecnologia e de modo de operar o sistema, de como ele vai se integrar com os demais modais. Por isso, a exigência de um novo estudo de impacto ambiental, que foi realizado e entregue a partir do termo de referência. A área de licenciamento ambiental, o Decont, preparou. Esse termo de referência serviu a preparação de um novo estudo de impacto ambiental.

Um pequeno trecho, conforme o Vereador Chico Macena já informou, de Vila Prudente até a Oratório, que tem 2,8 quilômetros, foi licenciado pela Cetesb, com licença em 30-10-2009. A partir daí, a Cetesb delegou ao Município o licenciamento do restante desse projeto, que tem dois trechos, mas que estão sendo tratados com uma única licença.

Há o trecho que vai do Terminal Oratório até São Mateus, com 10,3 quilômetros, outro que vai de São Mateus até o Hospital de Cidade Tiradentes, com 11,48 quilômetros. Esse último é o trecho que está em licenciamento na Secretaria, juntando tudo equivale a 21,78 quilômetros.

Foi dada a entrada no estudo da parte ambiental, elaborado com uma empresa

chamada Prime Engenharia. Desde que foi dada essa entrada, a Secretaria determinou ao empreendedor a realização das audiências públicas. Como é uma obra que passa por um trecho bastante longo na zona Leste, tem intervenções em três subprefeituras, foi determinada a realização de três audiências públicas: São Mateus, Vila Prudente e Cidade Tiradentes.

Foram realizadas as audiências, sendo que a de Vila Prudente foi pouco concorrida, as outras duas com público significativo. O que tudo indica, o público que ocorreu mais as audiências tinha como preocupação mais importante as questões habitacionais, possíveis desapropriações e relocações de famílias, coisa que não vai acontecer em função desse projeto. E as questões técnicas, que foram apresentadas e discutidas e a partir dessas audiências públicas a Câmara Técnica da Secretaria, do CADES foi instalada. Isso no processo normal de licenciamento é dessa maneira que se procede. Se faz uma apresentação ao CADES, não necessariamente se faz ao CADES antes, mas nesse caso, houve uma apresentação ao conselho de meio ambiente da cidade, e em seguida houve uma apresentação para a própria Câmara Técnica para que conhece os detalhes do projeto. O CADES é um organismo que hoje é paritário, metade da sociedade civil, metade de órgãos de governo, das diversas esferas de Governo com representação da sociedade civil distribuída na Cidade. São dez representantes distribuídos por toda cidade. É o órgão que vai apreciar, eventualmente, aprovar ou não aprovar o licenciamento para essa obra. A aprovação não é da Secretaria, mas do Conselho do Meio Ambiente, desse órgão colegiado que se reúne periodicamente para analisar uma série de questões inclusive, eventualmente, o licenciamento ambiental de obras de interesse da Cidade.

Feita apresentação no CADES, se fez a apresentação na Câmara Técnica e ela, depois dessa apresentação já realizou uma reunião de análises do documento, a Câmara Técnica também tem representação de governo, porque a depender dos interesses da obra, se ela tem interesse nacional, pode ter representação do governo da União, ou do Estado, mas sempre tem do Município, diferentes órgãos do município, da área de urbanismo, da área

ambiental, e da sociedade civil sempre de acordo com o interesse que os representantes da sociedade civil tem. Em uma obra como essa que é regional, em geral quem se faz representar na sociedade civil na Câmara Técnica, são as associações, que são daquela região. Temos neste caso, pelo menos duas pessoas representando a região de São Mateus, na Câmara Técnica, não sei se tem alguém da Vila Prudente e Cidade Tiradentes, mas temos representação da região, da sociedade civil nesta Câmara Técnica. A representação no CADES foi no dia 2 de fevereiro. Na Câmara Técnica houve uma apresentação do empreendedor no dia 17 de março e já aconteceu a reunião no dia 07 de abril, a primeira reunião da Câmara Técnica. A Câmara Técnica faz tantas reuniões, quantas julgar necessário para analisar o documento e eventualmente solicitar complementações, revisões, modificações que julgue necessário para que, findo esse trabalho de análise pela Câmara Técnica, podendo, inclusive serem convidados técnicos que não são da própria Câmara para alguma apresentação, findo esse processo de análise pela Câmara Técnica o Deconti na função de relator do relatório da Câmara Técnica prepara, então o relatório, envia ao Conselho do Meio Ambiente, o CADES, para que aprecie e delibere sobre o licenciamento. Não há prazos para esse tipo de análise, depende da complexidade e de eventual necessidade complementação de estudos, de informações, ou eventual mudança no próprio projeto. Se a Câmara Municipal de São Paulo houver por bem dialogar a respeito de eventuais modificações para que ao chegar ao CADES essas discussões já tenham sido cumpridas em um espaço mais técnico. O CADES é um órgão de cunho mais político e a Câmara Técnica em principio é um órgão de característica. Espera-se que as pessoas que se fazem representar na Câmara Municipal de São Paulo tenham competência técnica. Exceto da sociedade civil, que não precisam ter competência técnica para participar mas pode se valer de apoio técnico de acordo com sua necessidade que poderá ser chamado, convidado a analisar, apreciar e emitir opiniões a respeito do processo.

Não sei se a Câmara já recebeu cópia do EIA-RIMA, mas tenho uma cópia, que posso deixar com o Presidente da Mesa - tanto em papel como em documento eletrônico - para que possa ser disponibilizada. De toda forma, no endereço eletrônico da Secretaria, todos os estudos de impacto ambiental estão disponíveis. Quem quiser acessar por meio eletrônico pode entrar na página da Prefeitura, no *link* Secretarias, e buscar na margem esquerda uma série de ícones, dentre os quais figuram os estudos de impacto ambientais. Temos lá cerca de dez estudos em análise, neste momento, pela Secretaria. Um deles é esse aqui, que poderá ser acessado por quem tiver interesse em analisá-lo.

Em primeira mão, era isso o que eu gostaria de dizer. A Secretaria só terá opinião à medida que o estudo esteja concluído. Até lá, está em análise. Só houve até o momento uma reunião da Câmara Técnica, que ainda não emitiu nenhum relatório. As discussões ainda são iniciais. À medida que o estudo se desenvolva na Câmara Técnica e seja enviado ao Cades, a Secretaria poderá, então, emitir uma opinião.

Acompanha-nos hoje o Sr. Milton Tadeu Mota, geólogo e Diretor da área de licenciamento do Decont. Havendo dúvidas técnicas, ele poderá nos ajudar, embora ele também esteja se aproximando do problema, pois o assunto chegou à Câmara Técnica e ao Decont muito recentemente.

O SR. PRESIDENTE (Paulo Frange) – Obrigado, Hélio. Alternaremos as questões. Peço ao Vereador Chico Macena que faça sua intervenção.

O SR. CHICO MACENA – Sr. Hélio Neves, Secretário em Exercício, eu gostaria de expor algumas preocupações. A Secretaria ainda não tem indicação do licenciamento, portanto também não tem ainda as medidas mitigadoras a apresentar, pelo que estou entendendo. Então, eu apresentarei algumas preocupações que gostaria fossem levadas em conta no processo do licenciamento ambiental.

Em primeiro lugar, falarei sobre o Trecho 1, que já foi licenciado, para justificar, inclusive, minhas preocupações a respeito do Trecho 2. Do Trecho 1, foram licenciados 2,8km

mais o pátio de manobras, na antiga área da Linhas Corrente. Já estamos enfrentando alguns problemas no Trecho 1. Lá houve obras de requalificação do sistema viário, e temos hoje problemas sérios de microacessibilidade. A empresa que trabalhou na área deixou, em alguns locais, calçadas de 1 metro de largura, fato que nós, inclusive, encaminhamos para o Ministério Público, entregando-lhe fotos de calçadas de 1 metro com poste no meio. Calçadas de 1 metro ferem a lei municipal. (Pausa) Na verdade, para algumas áreas de grande circulação, como avenidas, o critério é 1,5 metro. A Anhaia Melo é uma avenida considerável. Inclusive, há postes e as pessoas não passam, elas têm ir para a via pública para poder transitar. Estamos falando da Avenida Professor Ignácio de Anhaia Melo, avenida com um grande volume de tráfego.

— Não há hoje travessia adequada, inclusive para se ir para a estação do metrô próxima. Estamos percebendo que pode ocorrer com o monotrilho o mesmo erro. Como eu disse, quando se coloca equipamento como esse, ele é um polo gerador e atrativo de viagens. O ponto de ônibus que havia ao lado, que comportava 15 pessoas por hora, hoje tem 60 pessoas, 70 pessoas por hora, porque virou integração modal com aquele outro equipamento. Não se tem um tratamento da calçada para poder comportar essas 70 pessoas, e tem havido atropelamentos.

Remoção das árvores. Desde a época em que fui administrador regional, na gestão da Prefeita Luiza Erundina, esse já era um problema sério naquela região. A maioria das árvores, inclusive, foram plantadas por mim e pelo Eduardo Jorge naquela época. Fizemos na região um grande mutirão para a plantação de árvores na Anhaia Melo e em outros locais. Trata-se de árvores que têm pelo menos 20 anos e que, agora, serão removidas. Temos preocupação com o tratamento que está sendo dado a isso, porque se trata de uma região com o menor metro quadrado de área verde por habitante, com incidência de graves problemas respiratórios na sua população.

Na discussão inicial, Hélio, tínhamos duas propostas de medidas mitigadoras que

eu achava importantes. Primeiramente, o parque linear, como ele seria feito naquela região, e nem estou entrando na questão do modal, da qual discordo. Em segundo lugar, o cronograma desse parque linear. Porque outra coisa que temos observado na Nova Marginal é que primeiro se faz a obra e depois, lá na frente, vê-se o que fazer. É necessário amarrar, nas medidas mitigadoras, um cronograma junto com a obra. Porque se esperarmos dez anos, remover tudo, esperar 10, 12 anos para concluir a obra e depois começar a mitigação, o impacto desse período será muito grande para a população.

O parque linear é a ciclovia. Também me refiro, agora, ao Trecho 2. Acho que essas medidas mitigadoras têm de ser amarradas com o cronograma. Não dá para só apontar o que será feito depois de a obra ser concluída, sendo que há intervenções possíveis de serem feitas com a obra em andamento ou com trechos finalizados. Finalizou-se um determinado trecho, ou parte de um trecho, começa-se a mitigação. Porque o que percebemos na Nova Marginal é que até hoje estamos correndo atrás da mitigação para que seja feita a contento.

Então, há essa preocupação e a da ciclovia, que era uma discussão inicial nossa. Em toda a Anhaia Melo há a ciclovia, e não vi, pelo menos nas últimas apresentações, essa preocupação expressa, que foi muito debatida inclusive em relação ao Trecho 1. Seria ciclovia em todo o trecho da Anhaia Melo.

A respeito do Trecho 1, há uma preocupação que eu gostaria de passar para a Secretaria do Verde, porque ele iniciará em breve e teremos um problema. Foi desapropriada uma área de 80 mil metros quadrados da antiga Linhas Corrente. Não me lembro exatamente, mas julgo que são cerca de 80 mil metros quadrados para se fazer o pátio de manobras do monotrilho. Essa também é uma das poucas regiões com área verde. O Hélio deve lembrar-se de que em relação a essa área havia, anteriormente à desapropriação, a proposta de um empreendimento privado, um *shopping center* com torres comerciais e residenciais. Num determinado momento, essa empresa começou a fazer a obra, a bater as estacas para levantar o *shopping*. Árvores centenárias começaram a morrer. O Hélio deve se lembrar, porque na

época eu acionei a Secretaria, que prontamente foi até o local e embargou temporariamente a obra até concluir um estudo sobre o porquê de as árvores estarem morrendo. Tenho comigo um ofício da Secretária, da época, que informa que as árvores haviam sido atacadas por dois ou três tipos de pragas e cupim. Na mesma época, o jornal *O Estado de S.Paulo* publicou matéria sobre estudo do IPT sobre aquela região dando conta de que lá era um sítio de cupins de terra, para o qual há até um nome científico. Quando as estacas começaram a ser batidas, os cupins, que estavam acomodados – e falo como leigo -, saíram para fora da terra e, coincidentemente, acabaram com a minha casa, que fica bem ao lado. Eu tinha forro de madeira, armário embutido, e perdi tudo, mas só se soube da causa bem depois.

A minha preocupação é que, em algumas áreas, vão aprofundar até oito metros e haverá uma grande movimentação de terra. Se não forem feitas barreiras, se não for tomada alguma medida técnica – não sou técnico e não entendo –, ou se não houver um tratamento na hora em que forem feitas essas manobras, a minha preocupação é que esses cupins voltem a contaminar aquelas áreas centenárias que ainda permaneceram, além do seu entorno. Na minha em casa, por exemplo, eu já fiz uma barreira, e me falaram que pelo menos durante três anos ela estará protegida.

Isso eu tinha colocado no licenciamento do Trecho 1 como uma preocupação e, na época, a empresa disse que ia fazer tratamento. Mas eu gostaria que a Secretaria ficasse atenta a essas questões.

Por último, eu gostaria de solicitar que fosse encaminhada para a Câmara a relação dos membros da Comissão Técnica, para que possamos entender sua composição.

O SR. PRESIDENTE (Paulo Frange) – Este talvez seja o momento oportuno, Vereador Chico Macena, para dizer que desde 2002 nós travamos aqui um grande debate sobre pragas urbanas, que culminou num debate muito aprofundado com a Associação Paulista dos Controladores de Pragas Urbanas, num congresso internacional que foi sediado em São Paulo, no qual apresentamos um proposta do Legislativo e também do Executivo, qual

seja: a obrigatoriedade do empreendedor que, ao construir, apresentar um laudo técnico de descupinização do solo e que isso fosse averbado na escritura do imóvel, para que quem comprar o imóvel tenha segurança que o imóvel não tem cupim de solo, já que grande parte das nossas obras em São Paulo é feita em cima de áreas que têm o cupim, até por conta de restos da construção civil que são depositados nesses terrenos. Além disso, para os imóveis usados, fosse obrigatória a apresentação de um atestado de descupinização do solo e também uma vistoria no apartamento, averbado na própria escritura. Houve resistência dos cartórios, do Poder Executivo e da Saúde, mas a verdade é que esse pessoal hoje tem uma perda patrimonial muito grande por conta do cupim na cidade de São Paulo. O dano econômico pode ser enorme, mas ninguém chia; simplesmente resolve compra novamente o seu guarda-roupa, as suas madeiras, etc, e pagando parceladinho, como todo brasileiro faz.

O Sindicato da Construção Civil teve essa conversa conosco, achou interessante, mas não conseguimos evoluir porque há uma barreira enorme no tratamento desse assunto, já que cupim é um inseto que ninguém vê, mas, quando sua presença é sentida, já está dentro de casa e não há mais solução.

Secretário, além dessas questões apresentadas pelo Vereador Chico Macena, outra preocupação muito grande é que essa obra toda envolve uma perda de permeabilidade de cerca de quase 11 mil metros quadrados. Eu gostaria de levar ao Conselho essa discussão no sentido de saber qual é a compensação em cubicagem para que possamos apresentar alguma proposta ao longo desse eixo a fim de recepcionar essa água dessa perda pluvial. Existe algum instrumento que não seja só plantar mais árvore, etc? Eu tenho muita dúvida em relação ao paisagismo desse processo. Já posso até profetizar que, depois de tudo pronto e com paisagismo, não haverá manutenção, já que, historicamente, na cidade de São Paulo e no Brasil, não temos essa cultura de manutenção de paisagismo no entorno de obras como essa. Então, efetivamente, o que podemos fazer para compensar a perda da permeabilização de quase 11 mil metros quadrados, estabelecendo uma relação de cubicagem, da mesma forma

como impomos quando um empreendimento é feito numa determinada região?

Passo a palavra ao Secretário Hélio Neves para suas respostas.

O SR. CHICO MACENA – Secretário, só uma informação: cupim subterrâneo Coptotermes gestroi, que possui o hábito de consumir raízes e sebo de árvores vivas. Eu fiz questão de dizer isso porque uma vez eu fiz esse comentário numa audiência pública e um técnico disse que cupim só comia árvore seca, já morta, porque árvore viva é muito resistente. Já um estudo que tinha sido feito na época dizia que, ao consumir sebo de árvores vivas, o cupim prejudicava o fluxo de nutrientes e água dessa árvore, podendo, após longo período de atividade, levá-la à morte. E a prova são aquelas figueiras centenárias que foram mortas na região naquela época.

O SR. HÉLIO NEVES – O Vereador Chico Macena nos traz uma lista de aspectos que ele já observou no Trecho 1 que precisamos cuidar para que problemas da mesma natureza não se repitam nos Trechos 2 e 3. O Milton deve ter tomado nota, assim como eu tomei, e essas questões serão encaminhadas à Câmara Técnica para que ela as aprecie, porque, com certeza, essas questões contribuem com o debate que a Câmara faz sobre o assunto. Vamos, então, encaminhar aos senhores a lista dos membros da Câmara Técnica, com os contatos respectivos, para que, caso haja interesse, eles possam ser convidados para discussões e conversas que a Câmara entender serem necessárias.

Em relação à mitigação, como o Vereador informou, ainda não está em discussão a mitigação e a compensação. Esse é um assunto que, ao longo do processo de análise, vai ter seu impacto identificado, assim como suas compensações adequadas, inclusive no que diz respeito à permeabilidade. Quando temos intervenções dessa natureza, uma das preocupações que a Secretaria vem adotando é procurar garantir o máximo possível de equilíbrio de perda de permeabilidade com repermeabilização de outras áreas ou, eventualmente, recuperação de áreas do entorno que garantam a perpetuidade de áreas permeáveis, como é o caso dos Parques Lineares e, no caso da Marginal, da criação de

canteiros verdes, de calçadas verdes para equilibrar a perda de área permeável no empreendimento e no entorno a recuperação de permeabilidade. Esses são aspectos que a Câmara Técnica, seguramente, vai tratar, porque assim tem tratado, no tocante à perda de permeabilidade.

A questão do cupim, de fato, é um problema importante, se não na Cidade inteira, em algumas regiões da Cidade. Vamos pedir que o Milton leve essa questão à Câmara Técnica para análise, para ver como vamos abordá-la. Não sei se há estudos que mostrem migração de colônias em função de intervenções como essa, mas, em havendo, vamos tratar de identificar e ver como isso deve ser abordado na licença. Apenas para quem eventualmente não conheça o rito da licença, quando ela é emitida, define-se um conjunto de obrigação, tanto de mitigação, que tem a ver reduzir o impacto com intervenções que reduzam o impacto na própria obra ou no seu entorno, de modo que o impacto não se espalhe para outras regiões, e a compensação, que pode ser feita no próprio local ou, eventualmente, num entorno não tão imediato, com a implantação de um Parque Linear, plantio de árvores, permeabilização com calçadas verdes, por exemplo, dentre outras ações que, porventura, se façam adequadas na região. Sugiro, então, que o Milton apresente também essas questões à Câmara Técnica, para que ela possa estudá-las.

Espero ter respondido as questões. Evidentemente, há aspectos que foram levantados que a Câmara Técnica vai procurar lidar, como a questão da calçada, da permeabilidade, da acessibilidade, etc. Evidentemente, uma estação de metrô ou de monotrilho vai gerar um movimento de gente muito maior do que aquele espaço público tem hoje, e por isso é necessário que se resolva a questão da permeabilidade e a questão da ciclovia, associada à intervenção. Tudo isso, então, deve ser objeto de análise da Câmara Técnica, com possível envio à Câmara Municipal dos relatórios dos trabalhos da Câmara. Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Paulo Frange) - Hélio Neves, só mais algumas questões.

Há um diagnóstico de 433 estabelecimentos exercendo atividade com potencial de

contaminação do solo e também de águas subterrâneas nesse mesmo estudo.

A Câmara Técnica deveria, com certeza, tratar desse assunto, porque envolve, ao longo desse manejo, uma situação relativamente delicada. Cinco deles estão, inclusive, no *site* da Cetesb. Curiosamente, são todos postos de gasolina.

Seria interessante que, usando aí da presença do Milton, pudéssemos receber algum tipo de informação, já que nós fizemos um trabalho aqui na Comissão Parlamentar de Inquérito que acompanhou a discussão do meio ambiente, envolve água subterrânea e tudo. Que tipo de atividade foi desenvolvida nessas áreas potencialmente contaminadas? No laudo do diagnóstico investigatório e confirmatório desse processo, que medida mitigadora vai ser feita? Como vai ser feito o tratamento? Para que possamos acompanhar pela Câmara, para morrer todo aquele Trabalho. Esse é um assunto que nos preocupa muito. Conhecemos o grau de contaminação do solo da zona Leste, que não é mais contaminado só do que o da zona Sul em São Paulo.

Há outra situação, com relação às ações mitigadoras e no sentido de reassentamento da população que vai ser afetada ao longo desse percurso. Ou seja, o que temos dentro da Secretaria? E, aproveitando a presença aqui de um membro da Secretaria de Habitação, quantas famílias serão atingidas eventualmente nesse trajeto? E se existe algum tipo de proposta mitigatória de reassentamento dessa população, porque, na verdade, eles, hoje, estão instalados e nós estamos utilizando esse percurso. Teríamos de priorizar essas famílias que estão instaladas aí. Não sei se existe. Se existe, gostaríamos de ter, pelo menos, uma informação de quantas são, para onde vão, que tipo de atividade a Secretaria de Habitação está envolvida para que possa solucionar esse problema.

E a minha última pergunta: fizemos aqui, na semana passada, Hélio - e foi muito interessante -, uma apresentação sobre barreiras acústicas das rodovias que passam pelo perímetro urbano e o ruído. Foi apresentada e muitos aqui conhecem a quantidade dessas barreiras que há nos países de Primeiro Mundo da Europa e nos Estados Unidos etc.,

reduzindo o desconforto do ruído à população do entorno de onde passam essas rodovias.

Aqui temos uma situação de atrito também. É um veículo que não é também silencioso. Vai trazer ruído. Já que estamos fazendo, o que foi pensado com relação à barreira acústica, à redução desse ruído? Qual o nível de decibéis que esse veículo vai emitir? Já temos aí um sofrimento muito grande da população que mora onde há o ônibus, onde os ruídos ultrapassam o limite dos 90 decibéis, em alguns lugares; e em alguns outros lugares, como era o caso da Celso Garcia, chegavam a 110 decibéis. Ou seja, estamos hoje fechando bar, porque faz ruído na faixa de 90 a 100 decibéis e mantemos ônibus extremamente idosos, velhos, muitas vezes até sem escapamento, com um nível de ruído que impressiona, passando por áreas residenciais.

Já houve um tempo... Esse conforto é extremamente importante, é um problema de saúde pública. Sabemos que, nos lugares mais próximos desse tipo de desconforto acústico, as pessoas têm mais alterações no comportamento, irritabilidade, depressão, hipertensão arterial. A Associação de hipertensão arterial e ruído é absolutamente legítima, cientificamente comprovada. Entre as telefonistas, o nível de hipertensão arterial é muito maior do que na população feminina da mesma idade. Portanto, o ruído é um elemento que promove uma doença que poderia ser evitável.

O que temos de barreira acústica proposta para essa situação? Como está a 15m de altura, alguém poderá dizer que está muito alto. Não temos a menor dúvida da verticalização da zona Leste. São Paulo não tem mais para onde crescer. E o Plano Diretor de lá com certeza será contemplado na próxima revisão com mudanças, inclusive, de gabarito. Não tenho a menor dúvida, ainda mais ao longo do eixo de um sistema estrutural de transporte.

Então, essa situação que envolve a barreira acústica é um assunto que gostaríamos muito de ter apreciado com o maior carinho, porque são 21km de ruído que vamos criar. Vamos transportar pessoas e vamos incomodar uma quantidade extraordinariamente maior do que a que transportamos ao longo desse eixo.

O Vereador Chico Macena estava presente naquela reunião e o Vereador Ítalo Cardoso esteve presente agora conosco e foi quem propôs a apresentação do Dr. Milton. É muito interessante essa avaliação. Como se trata de um espaço pequeno, as barreiras não ficariam tão longe. Portanto, seja possível talvez contemplar a discussão da redução do ruído nesse veículo com barreira acústica.

O SR. HÉLIO NEVES - O Milton falará a respeito desses três assuntos, embora eu já saiba que ele ainda não analisou em detalhe o estudo, mas pode fazer uma antecipação de como se trata desses assuntos.

O SR. MILTON TADEU MOTA – Sou da Secretaria do Verde e Meio Ambiente, Divisão Técnica em Licenciamento Ambiental e já há tempos temos uma preocupação com as áreas contaminadas em todas as questões de licenciamento.

O grupo técnico de áreas contaminadas é ligado à Divisão Técnica em Licenciamento Ambiental. É um trabalho conjunto que está sendo desenvolvido. No Expresso Tiradentes, quando da licença da obra solicitamos uma série de levantamentos das áreas com potencial de contaminação, das áreas suspeitas, das áreas contaminadas. Houve um primeiro levantamento. Não tive oportunidade de verificar a questão no EIA – Estudo do Impacto Ambiental dessas áreas. Não sei como o metrô contempla essas áreas, porque já tiveram diversos problemas em outros locais nas linhas amarela e verde. Quando se faz um movimento de terra, desloca-se a pluma de contaminação. E o deslocamento de uma pluma de contaminação traz a responsabilidade para quem causou esse problema.

Então, o metrô já teve esse problema e estão muito preocupados com essa questão, porque já vi algumas apresentações. Não é o caso do monotrilho que não terá intervenção no subsolo, mas no *jet ground* não consegue ter uma estrutura para depois escavar o terreno. É uma preocupação tanto deles quanto nossa.

Quanto à questão da desapropriação, existem alguns trechos de desapropriação. O Decont está olhando isso com cuidado. O metrô alega algumas questões de sigilo, porque

quando se fala em desapropriação as pessoas invadem a área. Ouvi essa fala em alguma audiência pública.

Quanto ao ruído também foi mencionado na audiência pública que é um sistema com pneus, evitando os trilhos que são mais ruidosos. Já debatemos no Decont e na Câmara Técnica a questão do outro monotrilho da linha 17-ouro em licenciamento que vai para a região do Morumbi. Sai do Jabaquara, entraria em Congonhas e de Congonhas até o Morumbi. Nós temos essa preocupação e estamos verificando como os locais propõem barreiras acústicas. Na Marginal também há uma equipe estudando e verificando alguns locais em que são necessárias barreiras acústicas para proteger hospitais, instituições de ensino, creches, etc.

Queria complementar uma questão do Hélio e dizer que o Decont também em paralelo à Câmara Técnica faz uma análise. A análise do Decont no licenciamento ambiental é realizada por técnicos mais especializados, ou seja, estudamos o meio biótico, o meio físico e o meio socioeconômico.

Então, há profissionais trabalhando, por exemplo: do meio biótico - biólogos, engenheiros agrônomos; do meio físico - geógrafos, geólogo e do meio socioeconômico - sociólogos.

O SR. PRESIDENTE (Paulo Frange) – Sr. Hélio, são 15 metros de altura, que tipo de paisagismo nós poderíamos desenvolver para chegar a essa altura, ocupando um vão de, no mínimo, quatro metros?

Nossa preocupação é que teremos debaixo desse expresso uma área extremamente grande. Eu não consigo vislumbrar ainda como seria. Por exemplo, quando se vê monotrilho, nem sempre está nessa altura. Então, gostaria de ter ideia de que tipo de paisagismo teríamos?

O SR. HÉLIO NEVES – Acho que o metrô seria o ideal para explicar, mas posso tentar com base nas audiências públicas que participei e com relação ao outro monotrilho, que já verifiquei e estudei a questão.

Na verdade, são pilares e uma viga, não tem tabuleiro. Então, não tem como ter abrigo para essas pessoas que estariam embaixo. No pilar e na viga, entre essas duas vigas existiria um paisagismo: árvores nativas. A questão do espaçamento é o que mais nos preocupa, é a questão da paisagem urbana. Temos muitos problemas com relação a isso. A questão do Cidade Limpa conseguiu mostrar como é importante ter visibilidade e como fica um equipamento como esse dentro da Cidade.

O SR. PRESIDENTE (Paulo Frange) – Sr. Hélio, agora não falarei como Vereador, mas como ruralista. Sou pecuarista e conheço de terra o suficiente para dizer que é difícil demais ver árvore nativa crescer na sombra. Nós temos árvores que crescem debaixo da sombra de outras maiores, mas não consigo vislumbrar em que tipo de paisagismo nós conseguiríamos o metabolismo por fotossíntese capaz de cobrir uma área dessa com qualidade. Teremos um monte de mudinhas que não vai crescer e vai ficar – na linguagem caipira – encruada. Como os vasos que temos dentro de casa em área sombreada, que não crescem e não vão para lugar nenhum. Por exemplo, as espécies que temos na cidade de São Paulo, hoje, plantadas, nenhuma delas evoluiu e cresceu sem uma quantidade de sol suficiente para fotossíntese, para que possa se desenvolver.

Minha preocupação é a seguinte: embaixo do monotrilha que vimos existiam árvores que acabavam não crescendo. Elas começam a crescer, apodrecem e acabam sendo resultado de aproximação de cupins e ratos, entre outros. Os roedores vão destruindo tudo. Enfim, gostaria muito de ouvir a opinião do pessoal do paisagismo. Que tipo de paisagismo faremos para que essa árvore cresça na sombra, porque o espaço de sombreamento é, relativamente, grande. O tempo de sol na raiz ou na folha é muito pequeno. Essa é a preocupação que tenho, até porque quando discutimos o paisagismo desse processo, nós não discutimos com técnicos, mas com roceiros. Eles até acham estranho como faremos para cobrir uma área com essa extensão e sem sol.

O SR. CHICO MACENA - Os senhores visitaram a obra no trecho 1?

O SR. HÉLIO NEVES - Eu ainda não fui. Pretendo ir. Passei por lá quando da realização da audiência pública. Eu vi que as obras não são tão simples.

O SR. CHICO MACENA – Isso. E esse desenho bonito e maravilhoso, não é tão leve. Não está sendo feito conforme o apresentado nos desenhos. Existem colunas, umas maiores e outras menores, mas colunas que, pelo menos identifiquei umas oito, são maiores que as existentes na Av. do Estado. Elas são mais largas, não é? Não são redondas, mas são mais largas que essa. Têm outras mais finas, mas ela não tem essa leveza, como é apresentada nos desenhos. Eu acho que mereceria, antes do licenciamento do trecho dois, uma vistoria técnica de alguns para ver qual o tratamento da microacessibilidade, dos problemas reais.

Excluído:

Nós já estamos tendo problemas reais no trecho um. Podemos evitar no trecho dois os problemas que estamos vivenciando lá.

O SR. - Essa questão da vistoria já foi tratada na primeira reunião da Câmara técnica sobre a necessidade de conhecer todo o trecho envolvendo inclusive o trecho um.

É importante deixar claro que é a primeira vez em que licenciamentos desse tipo de modal. Então, ele traz uma série de dificuldades e de incertezas para quem também está fazendo essa avaliação. Não é simples.

O SR. PAULO FRANGE - Mais uma situação, Milton.

Leva para o Cades a minha preocupação agora. Nós vamos ter uma área com 22 quilômetros cruzando três subprefeituras. Cada subprefeitura dessas tem um agrônomo, se é que tem. Porque uma boa parte já se aposentou. Eles foram contratados antes da gestão da

Luiza Erundina. Todos eles já passaram dos 60. São senhores com cabelos grisalhos porque São Paulo nunca mais contratou ninguém. Eles estão extremamente cansados nesse assunto.

Imaginem vocês 22 quilômetros e vamos ter três agrônomos que sequer têm equipe de poda para poder atender a população. Hoje temos uma atividade da Secretaria do Verde

que vem sendo trabalhada pela Secretaria. Visitamos este final de semana várias praças do Projeto Florir. Mas, quando repassamos isso para a zeladoria regional, que é a subprefeitura, a minha preocupação é: como faríamos o processo de acompanhamento de um paisagismo de 22 quilômetros?

O SR. - Vereador, apenas para fazer justiça ao Prefeito. Ele autorizou a nomeação de 80 agrônomos há dois anos. Havia um concurso e antes de esgotar o concurso tanto a Secretaria do Meio Ambiente quanto as subprefeituras foram contempladas com essa nomeação. Infelizmente, o número de vagas era maior do que o número que estavam em condições de serem nomeados. Não sei de fato quantos têm nessas três subprefeituras e como eles foram distribuídos na região, mas houve a nomeação.

Mas, de toda forma é um problema importante mesmo o plantio de árvores e cuidar de praças. Temos seis mil praças na cidade. Se contarmos os canteiros centrais, as praças, as áreas de metrô e de outras intervenções, o volume é gigantesco e precisamos inventar um jeito de cuidar disso na cidade. O “Projeto Florir” é um deles, o “Zeladores de Praça” é outro e eles estão indo muito bem. Quem tem “Zelador de Praça” perto da sua casa tem ficado muito satisfeito com o projeto, com o programa, mas cobrimos ainda muito pouco do que tem na cidade. A cidade tem seis mil praças e estamos com mil e cem zeladores de praça aproximadamente. A intenção do prefeito é chegar às quase seis mil praças com o “Florir” e o “Zeladores de Praça”.

Realmente, é um programa que precisamos nos debruçar com mais cuidado porque ter uma praça de uso viciado é um problema gravíssimo. E, ter uma praça bacana é uma coisa que traz conforto, alegria, boa vizinhança e convivência. Nós, realmente, precisamos mudar esse panorama.

O SR. PRESIDENTE (Paulo Frange) – Não é nenhum comentário maldoso, mas quando queremos destruir um prefeito de cidade pequena, vamos lá e propomos para ele fazer um hospital na cidade. Nós damos o prédio do hospital. A empresa vai lá, constrói, a gente cai

fora e ele fica com uma conta para o resto da vida. E, se você quiser liquidar com o prefeito rapidamente, você constrói uma UTI. Aí, ele quebra a cidade inteira porque o orçamento da cidade não paga a UTI. Isso acontece com mais de 78, 80% do País. O Helinho é médico e sabe disso. Uma UTI numa cidade de 50 mil habitantes quebra a Prefeitura. Ela precisa que o SUS pague a conta, sozinha ela não consegue.

Aqui é a mesma coisa, ou seja, temos uma obra, um impacto. O projeto político é realmente o vencedor porque atendeu a população. A empresa que constrói é legítima, tem seu lucro. Estamos no capitalismo e é absolutamente legítimo. E, deixamos uma conta permanente que nunca mais vai sair, ou seja, a manutenção de tudo isso; que é o paisagismo; que é o cuidar dessa área, o impacto e o problema eu ela vai causar ao longo do tempo.

E isso vai ficar para sempre. Daí a nossa preocupação de estar aqui hoje tentando cumprir o nosso dever como Vereador, para não deixar um problema às próximas gerações, sem que tenhamos recursos e condição de manter.

Ou seja, a discussão do agrônomo é um assunto muito importante da Cidade. Eles foram esquecidos por décadas, só agora houve a contratação desses. Sabíamos que havia menos de um agrônomo por Subprefeitura. Mas ainda há poucos agrônomos.

Uma área como essa, certamente, demandará a necessidade de alguém especificamente cuidar desse processo. Se deixar essa função para as Subprefeituras, essa área, ao longo de 22 quilômetros, ficará na dependência de cada Subprefeito.

Se o Subprefeito for caprichoso, com certeza cuidará do espaço com capricho, porque nem todos são, cada um tem um perfil, ou seja, existe perfil de zeladoria, de execução de obra. E haverá áreas completamente diferentes ao longo de um eixo de 22 quilômetros.

A nossa preocupação é se, depois da entrega dessa obra, haverá continuidade das ações, para que fiquemos seguro de que não fomos omissos quando essa obra passou por esta Casa.

Nós fizemos uma manifestação aqui pedindo para que o Cades nos informe sobre o

tratamento acústico dessa obra, que envolve um transporte de massa que, com certeza, causará impacto de ruído no entorno.

A SRA. CARMEN ZILDA RIBEIRO – Sou uma cidadã ativíssima aqui nesta Câmara, todo mundo me conhece, porque eu não peço a palavra, eu falo sim.

Estamos indo pelo caminho errado, porque essa obra sequer teve aprovação da população nem está tendo aprovação das EIAs, e está sendo feita.

Como representante da população, eu venho aqui dizer que nós somos contra monotrilho. Nós somos a favor de metrô, embaixo da terra, e não de minhocões espalhados por toda a Cidade.

Nós, da Praça Roosevelt, sabemos que hoje já existe até a maluquice de querer derrubar o minhocão. Nós queremos, ao longo dos monotrilhos, a mesma visão que temos hoje do minhocão na av. São João. Mas é óbvio, é na zona Leste.

O pessoal que veio aqui contra o monotrilho na Vila Mariana, no M'Boi Mirim, falou "não", e não foi ouvido. O que a população tem a dizer nesta audiência pública é: "não ao monotrilho", "não a minhocões", porque há mitigação de quê? Pergunta para as pessoas que estão com o que os senhores chamam de "hipertensão", mas é mais do que isso, por toda essa vivência com o barulho na São João.

A população está presente para dizer "não ao monotrilho". E a Secretaria do Verde e Meio Ambiente tem de pensar muito bem nisso antes de dar aval para qualquer coisa.

Obrigada.

O SR. PRESIDENTE (Paulo Frange) – Sem dúvida. Obrigado.

Sr. Milton, o senhor tem alguma experiência com monotrilho, ruído, alguma experiência internacional que o senhor já levantou, onde há o monotrilho, ruído no entorno, mitigação?

- Manifestação fora do microfone.

O SR. PRESIDENTE (Paulo Frange) – Você quer falar?

O SR. MARCOS JULIANI – Sou engenheiro civil especialista em acústica e vibrações. Não tenho experiência com monotrilho, há poucos exemplos no mundo. Não saberia dizer qual o impacto acústico. Certamente tem algum, mas teria de ser feito algum protótipo para medirmos e aí fazer o estudo. Depende muito do veículo a ser utilizado, não são todos iguais, com certeza. Esse é um cuidado a ser tomado, tem de ser estudadas as condições de cada trecho e aí sim podemos falar alguma coisa.

O SR. PRESIDENTE (Paulo Frange) – Tem a palavra o Vereador Chico Macena.

O SR. CHICO MACENA – Eu não sei se seria possível combinar com o metrô, em algumas obras assim fizemos na cidade de São Paulo, ele manter algum tipo de serviço de apoio ou informação à população no local ou próximo do local porque às vezes há atropelamento... Às vezes é uma intervenção, você chama o “cara” e fala: aconteceu um atropelamento porque o tratamento que foi dado... O que eu tenho feito? Mando ofício, peço audiência, geralmente o gestor, do outro lado, pensa: esse Vereador vai me encher... Joga a audiência para 15 dias, 20 dias. E eu falo como morador da região. São coisas que, na hora, percebemos que há uma questão simples de desvio, de sinalização, de monitoramento que poderá resolver. Então, talvez colocar como demanda, por exemplo: aonde podemos recorrer como morador?

(NÃO IDENTIFICADO) – Essas obras têm de ter um plano de comunicação. É uma exigência que fazemos.

O SR. CHICO MACENA – No site, eu tinha tirado fotos das colunas mais robustas, não estão aí porque é um grau de intervenção brutal no sistema viário, não é simples. Precisa de monitoramento, desvio, sinalização, gente operando, travessia de pedestres, quando h uma série de tapumes... Quando eu era Presidente da CET, eu fazia assim: tinha uma obra em que havia uma série de tapumes que tiram a visão da via pública, você não sabe exatamente o que vai acontecer, há desvios por tapumes. Faz-se um desvio, uma parte do tráfego vai para cá e outra um corredor criado com os tapumes. Quem vai atravessar não tem visão, não consegue

enxergar o carro que vem. Então, é simples, põe duas pessoas orientando. São coisas que sabemos fazer, fizemos muito.

Era isso, Presidente.

Agradeço, mais uma vez, a presença da Secretaria do Verde e lamentar, mais uma vez, o metrô. Eu tinha questionamentos inclusive a serem feitos em relação à licitação. Foi feita licitação, até aonde sei foi licitado a linha, as estações não foram até hoje, estão em processo separado. Não temos o valor exato do custo da obra porque está sendo licitada de forma fragmentada, você não tem o custo total. Isso até para avaliar se o custo do monotrilho é economicamente viável em relação, por exemplo, ao que seria o custo do metrô. Daria para ver qual o equilíbrio econômico-financeiro. Infelizmente, não vamos ter a oportunidade de esclarecer tais dúvidas.

O SR. PRESIDENTE (Paulo Frange) – Obrigado a todos os senhores que estiveram conosco, hoje. Fica mantido o requerimento 04/2011, aprovado, para o dia 25, quarta-feira, das 10h às 12h, Plenário 1º de Maio, onde o tema será o mesmo até que possamos ouvir alguém que possa falar tecnicamente do metrô, das companhias que nós pedimos e da Prime Engenharia, para que nos tragam os esclarecimentos.

Agradeço mais uma vez, muito obrigado em nome da Comissão de Política Urbana.

Está encerrada a sessão.

