



GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO
SECRETARIA DE ESTADO DO MEIO AMBIENTE
CONSELHO ESTADUAL DO MEIO AMBIENTE – CONSEMA

Ata da Audiência pública sobre o EIA/RIMA do empreendimento “Linha 2 – Verde (Trecho Vila Prudente -- Dutra)”, de responsabilidade da Companhia Metropolitana de São Paulo – Metrô, realizada no dia 07 de novembro de 2012, na cidade de São Paulo.

Realizou-se, no dia 07 de novembro de 2012, às 17 horas, no auditório do Céu Tiquatira, na Avenida Condessa Elisabeth de Robiano, s/nº, Tatuapé, São Paulo/SP, a audiência pública sobre o EIA/RIMA do empreendimento “Linha 2 Verde” (Trecho Prudente – Dutra), de responsabilidade da Companhia do Metropolitano de São Paulo – Metrô (Processo nº.1.940/2009). Dando início aos trabalhos, o **Secretário-Executivo do CONSEMA, Germano Seara Filho**, declarou que, em nome do Secretário de Estado do Meio Ambiente e Presidente do CONSEMA, Deputado Estadual Bruno Covas, saudava e dava boas vindas aos representantes do Poderes Executivo e Legislativo, dos órgãos públicos, das organizações da sociedade civil, das entidades ambientalistas, enfim a todos que vieram participar da audiência pública sobre o EIA/RIMA do empreendimento “**Linha 2 Verde (Trecho Prudente/Dutra)**”, de responsabilidade da Companhia do Metropolitano de São Paulo – Metrô (Processo nº 1.940/2009). Declarou que possuía a função regulamentar de conduzir as audiências públicas promovidas pela Secretaria de Estado do Meio Ambiente e pelo Conselho Estadual do Meio Ambiente – CONSEMA sobre empreendimentos, projetos e obras em licenciamento, planos de manejo, enfim, acerca de tudo aquilo que diz respeito ao Sistema Estadual do Meio Ambiente. Declarou ainda que a audiência pública, como indicava o próprio nome, é um evento aberto a qualquer interessado, dado que se pretende sempre democrático, e em cujo desenrolar determinada proposta ou projeto é apresentado a todos, para que dêem opiniões, formulem indagações, apresentem suas contribuições, sugestões e críticas e tudo o que possa contribuir para melhoria dos estudos, projeto ou proposta apresentada. Esclareceu também que seu papel nas audiências públicas é completamente isento, e sua função, tão somente conduzir os trabalhos de forma totalmente neutra para garantir àqueles que tenham algo a dizer que possam fazê-lo de forma democrática e organizada. Expôs resumidamente as normas estabelecidas pela **Deliberação CONSEMA Normativa 01/2011** para a condução das audiências públicas e declarou que o CONSEMA previu que elas se desdobrem em três momentos ou partes. Esclareceu que na primeira parte tem lugar a apresentação do projeto, pelo empreendedor ou seu representante, e, em seguida, uma exposição detalhada dos estudos ambientais sobre ele elaborados. Explicou que, imediatamente após esta etapa da audiência, fazem uso da palavra aqueles que representam as organizações da sociedade civil, com direito cada um deles a até cinco minutos, seguidos por cidadãos que não representam órgãos públicos ou entidades civis, mas que falam em seu próprio nome, com direito a três minutos cada um. Manifestam-se, na sequência, os representantes de órgãos públicos das esferas federal, estadual e municipal; a seguir, os representantes do CONSEMA e dos COMDEMAS que se inscreverem, com direito também a cinco minutos cada um. Por fim, acrescentou, falam os representantes do Poder Executivo, seguidos daqueles que representam o Poder Legislativo, e arrematou que o motivo pelo qual os representantes desses dois poderes falam em último lugar é que só assim podem manifestar-se acerca das críticas, elogios e sugestões feitos pelos diferentes segmentos da sociedade que antes deles tenham se manifestado, e assim opinar ou oferecer esclarecimentos que eventualmente os pontos de vista expostos tenham suscitado. Reiterou que só poderia fazer uso da palavra quem se inscrevesse, e que, portanto, aquele que o desejasse e ainda não houvesse se inscrito, o fizesse. Declarou que se encontrava presente, nesta audiência, um representante da Divisão e Avaliação de Empreendimentos de Energia e Transportes Não-Rodoviários da CETESB, o Engº Rodrigo Passos Cunha, a quem convidou para compor a Mesa Diretora dos Trabalhos, que era presidida por ele, Secretário-Executivo. O Engº **Rodrigo Passos Cunha**, Gerente do Setor de Avaliação de Transportes não-Rodoviários da CETESB, observou que aquela audiência pública tinha, entre outras finalidades, a de colher contribuições junto à população interessada, e que as informações coletadas passariam a fazer parte do processo de licenciamento ambiental em curso, sendo posteriormente analisadas em conjunto com a manifestação de outros órgãos. Lavrado o parecer final



GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO
SECRETARIA DE ESTADO DO MEIO AMBIENTE
CONSELHO ESTADUAL DO MEIO AMBIENTE – CONSEMA

da CETESB acerca da viabilidade ambiental do empreendimento, acrescentou, é ele encaminhado ao CONSEMA, a quem cumpre deliberar sobre o assunto, seja aprovando sem ressalvas o projeto, seja requerendo maiores informações sobre aspectos nele eventualmente obscuros ou, ainda, estabelecendo condicionantes e exigências adicionais àquelas já formuladas pela agência ambiental. Esclareceu que, atestada preliminarmente a viabilidade do empreendimento, é emitida a licença prévia, que, por sua vez, ainda não autoriza o início das obras – estudos são detalhados e aprofundados e novas exigências são estabelecidas para que se obtenha a licença de instalação. Pontuou que a implantação da obra é acompanhada durante toda esta fase do licenciamento, e assim também demonstrado o cumprimento de todas as medidas ambientais exigidas, muitas das quais desenvolvem-se inclusive após concedida a licença de operação, impondo contínuo monitoramento. Por fim, arrematou, concluído o parecer final, é este encaminhado ao CONSEMA, para que decida a respeito da viabilidade ou inviabilidade do empreendimento, e, em caso positivo, será concedida por este órgão a licença prévia. Passou-se à etapa em que se manifestam os representantes do empreendedor e da empresa de consultoria responsável pela elaboração dos estudos ambientais. **Epaminondas Duarte Júnior**, assessor da Gerência de Planejamento e Integração de Transportes Metropolitanos do Metrô-SP, apresentou breve histórico do projeto e de seus objetivos e ofereceu informações sobre as diferentes etapas de sua execução, os prováveis impactos positivos e negativos que promoverá e as medidas de preservação, prevenção e mitigação propostas. Esclareceu que se trata de uma nova linha do Metrô que será implantada na RMSP, que se inicia Linha 2 Verde Vila Prudente e segue em direção ao nordeste, cruzando o Rio Tietê e algumas rodovias até chegar às proximidades do Município de Guarulhos, onde será implantada a Estação Dutra. Apresentou as etapas de implantação do projeto, seu traçado – que é perimetral –, os bairros pelos quais passará – Vila Manchester, Penha, Tiquatira, Anália Franco, Vila Prudente e Paulista –, os equipamentos que farão parte de sua estrutura – um pátio de estacionamento na Avenida Paulo Freire. Descreveu cada uma das fases de implantação: a primeira, que ligará Vila Prudente à Vila Formosa, com quatro estações: Orfanato, Água Rasa, Anália Franco e Vila Formosa e cuja extensão será 5,15 km. Depois da apresentação de um vídeo, passou-se a palavra ao geólogo **Walter Sérgio de Oliveira**, gerente técnico e administrativo da Walm Engenharia Ambiental, que apresentou, com detalhes, tanto os estudos elaborados sobre os meios físico, biótico e antrópico nos quais o empreendimento causará algum tipo de impacto, como as medidas de prevenção, mitigação e recuperação que serão adotados. Passou-se à etapa em que se manifestam os representantes da sociedade civil. **Jean Batista**, integrante do Conjunto Chaparral do Bairro da Penha, afirmou seu apreço pela direção do CEU e da ETEC e deu ênfase ao fato de o funcionamento da nova linha facilitar a vida dos alunos e funcionários, e, portanto, dos usuários dessas duas instituições. Passou-se à etapa em que as pessoas se manifestam em seu próprio nome. **Roberto Pavan** declarou que residia próximo da Estação Água Rasa e que a população da região estava feliz com a chegada do Metrô, pois era sabedora dos inúmeros benefícios que ele trazia para a população. Lamentou, no entanto, que a população tenha tido pouco acesso ao EIA/RIMA, inclusive às justificativas que levaram à escolha desse traçado. Acrescentou que, levando-se em consideração a engenharia proposta para todo o percurso, o projeto era maravilhoso, porém fazia-se necessário também deter-se um pouco no histórico das implantações do Metrô e na instalação específica da Estação Água Rasa em sua região. Sugerimos que o estudo deveria basear-se mais na linha perimetral e localizar-se um pouco mais à esquerda, ao noroeste de onde foi construído, porque assim o traçado evitaria a desapropriação de um bloco densamente habitado, dado que existem áreas adjacentes em um outro bloco com pouco uso, como Vila Santa Clara, cujos moradores são antigos e receberam os imóveis de herança. **Gislaine Isabel de Oliveira** declarou que morava no Bairro de Água Rasa e que endossava as colocações feitas pelo Senhor Roberto Pavan, principalmente no que concernia ao processo de execução da obra. **Ana Lúcia Falsetto Oliveira** declarou que representava seus pais e os moradores vizinhos do Bloco 4 D da Água Rasa. Esclareceu que as pessoas estavam ficando doentes, acamadas e apreensivas com a notícia da desapropriação, pois não tinham conhecimento de como ela seria executada, e que, por este motivo,



GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO
SECRETARIA DE ESTADO DO MEIO AMBIENTE
CONSELHO ESTADUAL DO MEIO AMBIENTE – CONSEMA

perguntava se havia ou não condições de ser usada outra área. **Marcelo Rodrigues Cavalheiro** declarou que era proprietário de imóvel no bairro da Água Rasa e que estava preocupado com as desapropriações e a forma de indenização, porque até então o serviço de informação social do Metrô não entrara em contato com eles nem tampouco encaminhara qualquer informação. **Alan Dionísio** declarou que falava em nome dos comerciantes da região compreendida desde a Rua Roni até o Koga-Koga, onde existiam estabelecimentos comerciais com até cinquenta anos de tradição. Solicitou que a Companhia do Metropolitano dispensasse maior atenção à população local e sugeriu que se utilizasse outra área localizada na Praça do Orfanato e na CDM da Vila Invernada. **Maria Amélia Possani** declarou ser moradora da Vila Santa Clara e reiterou as declarações feitas pelo Senhor Alan Dionísio no que concernia à existência de outras áreas que poderiam ser utilizadas sem causar impacto ao meio socioeconômico. **Ângelo Cláudio Gonçalves** declarou ser morador do Bairro da Água Rasa e reiterou que existiam áreas mais adequadas para instalação da Estação Água Rasa do que a escolhida, que se situa em um barranco. **Rubens Rossi** igualmente declarou ser morador da Água Rasa, um quadrilátero que sofrerá um impacto significativo, e sugeriu que a estação fosse implantada em outro lugar. **Carlos Eduardo Previatello** declarou ser morador do Bairro de Água Rasa e que há pouco tempo, nos últimos dois anos, fez uma reforma em sua casa na qual investiu 60 mil reais, o que poderia ter sido evitado se tivesse notícia da pretensão do Metrô de desapropriar os imóveis dessa região para construir mais uma estação. Argumentou que a responsabilidade por essa falta de informação era da área de comunicação social do Metrô, que estava procedendo da forma como procedeu no que concernia ao processo de desapropriação, pois não ofertara nenhuma informação sobre os valores e se eles seriam estipulados caso a caso. Sugeriu que se analisasse a área que pertence à CDM, que é mais extensa e mais plana e, a seu ver, mais adequada para implantação do projeto. **Manuel Belmonte Padilha** declarou que tentaria expressar o sentimento de todos os moradores que vêm sendo jogada fora a residência que construíram há 35 anos com muito esforço e abnegação e onde abrigam seus filhos e netos. Demonstrou sua preocupação com a incerteza quanto à possibilidade ou não de continuar agasalhando e protegendo sua família como fez até hoje. Esclareceu serem pessoas simples as que moravam em áreas invadidas e comentou que existe uma área muito grande na região que não está ocupada e onde apenas duas vezes por ano é instalado o Circo Espacial. Propôs fosse ela utilizada para implantação do projeto, o que evitaria qualquer desapropriação. Pontuou que necessariamente se deveria encontrar uma solução para os moradores das áreas invadidas, como, por exemplo, construir outras edificações, o que não seria necessário se fosse utilizada a área ocupada pelo circo em frente do Shopping Anália Franco. **Aline Quaglio** informou que sua intenção ao comparecer a essa audiência era dirimir algumas dúvidas sobre a Estação Guilherme Jorge, que se localizará na frente de alguns apartamentos cujos contratos de venda acabam de ser fechados. Pedia fosse informada se houve ou não alteração no endereço que constava no edital de convocação dessa audiência. **Paulo Sérgio Gomes** comentou que também comparecera à audiência para dirimir uma dúvida que não conseguiu esclarecer com a leitura do EIA/RIMA. Essa dúvida, acrescentou, dizia respeito ao impacto que esse empreendimento causará no trânsito ao redor da estação, porque, se atualmente a população da região já vivia ilhada, com o funcionamento dessa linha esse isolamento com certeza aumentará. Passou-se à etapa em que se manifestam representantes do CONSEMA e do COMDEMA. **Fábio Araújo Pereira**, membro do Conselho de Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável do Município de São Paulo–CADES, declarou que, embora na apresentação feita pelo Engº Epaminondas, tivessem sido feitas referências à sustentabilidade do projeto, questionava como se daria a integração da estação com o outro lado, pois a única forma de passar de um para o outro era, a seu ver, atravessar pela passarela recentemente executada. Declarou não ter encontrado nos estudos informações sobre o Parque Linear de Tiquatira, e que tinha dúvidas se seria exequível ou não promover uma integração entre ele e a estação, ou seja, construir acessos que permitam transitar de um para a outra. Perguntou sobre os parâmetros da sustentação ambiental da estação, ou seja, se será possível reduzir o consumo de energia elétrica; se será feito reuso da água; se na estação serão construídos banheiros, entre outros



GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO
SECRETARIA DE ESTADO DO MEIO AMBIENTE
CONSELHO ESTADUAL DO MEIO AMBIENTE – CONSEMA

equipamentos. Outra questão, adiantou, dizia respeito à utilização dos lençóis freáticos, pois a linha cruzará vários cursos d'água, como os Córregos Tiquatira e Aricanduva. Observou, ainda, que se preocupava com possível contaminação do Parque Tiquatira, que chegou a ser área de transbordo da areia oriunda do desassoreamento do Rio Tietê. Declarou que um técnico da CETESB poderia esclarecer essas questões. Passou-se às réplicas. O **Engº Epaminondas Duarte Júnior** declarou que cada um dos membros da equipe técnica ofereceria esclarecimentos sobre as questões específicas, e que, de modo geral, tinha a dizer que o processo de implantação de uma linha de Metrô é lento, que seu planejamento não é feito de modo isolado, mas para a rede como um todo, ou seja, para o conjunto de linhas, de várias linhas, que perfazem uma extensão de 100, 50 ou 40km, e que a extensão do Metrô até agora corresponde a 74km. Esclareceu que os dados de toda a região, da cidade e dos demais Municípios pertencentes à RMSP são analisados, para que se construa uma rede ou um mapa de referência que abranja toda ela. Esclareceu que todos esses dados são repassados para a diretoria do Metrô, mas é preciso que se tome cautela para que o processo de discussão não dê lugar ao fenômeno da especulação imobiliária. No entanto, observou, tão logo seja desenhada a rede, a população da região precisa ser avisada, o que é feito através de jornais e do sítio eletrônico do Metrô. Observou que, concluída essa etapa, passa-se para a fase de execução do projeto funcional – esta na qual nos encontramos –, que dá as condições para se mensurar o que ele comporta e o quanto custará. Acrescentou que, consolidado o projeto básico, ele passará a receber um tratamento individual. Por outro lado, inicia-se o processo de licenciamento e uma de suas primeiras etapas é a da oitiva à sociedade, começando-se consequentemente a receber recomendações, propostas e sugestões, que é isso que ora fazemos. Concluiu que, portanto, cada um dos coordenadores dos diferentes aspectos da obra passa a esclarecer os questionamentos e dirimir as dúvidas formuladas pelas pessoas que acabaram de se manifestar. **Antônio Carlos**, responsável pela condução do processo de desapropriação, ofertou esclarecimentos gerais sobre a estrutura do Metrô no que concernia à desapropriação e, em consequência, à necessidade de esse processo ser conduzido com muita delicadeza, por envolver diretamente a retirada de um bem que é precioso para as pessoas – pois muito importante para a vida da família –, bem este que adquiriram ao longo de suas vidas e, muitas vezes, com grandes sacrifícios. Além disso a desapropriação implica também um maior distanciamento das relações e experiências ali vivenciadas e que são muito caras. Ao concluir declarou que falar dos benefícios das estações é prazeroso, falar da desapropriação não o é, porque é uma questão que envolve a subjetividade de cada um, o que é complexo. Argumentou que o Metrô lidava atualmente com a desapropriação de quatro linhas – 2, 4, 5 e 17 –, a 2 correspondendo um total de 200 imóveis; a 4, 250 imóveis; a 5, 350 imóveis, e a linha 17, 100 imóveis. Acrescentou que a etapa em que se encontra o processo de licenciamento não permite ainda que se especifiquem os imóveis, até mesmo porque se precisa do decreto de desapropriação, cuja publicação está prevista para daqui a seis meses, no qual é reconhecida individualmente a propriedade de cada um, o que exige a medição das dimensões do terreno. Esclareceu que os gastos com a execução de recentes reformas no imóvel serão recuperados com sua valorização e todos esses dados serão coletados pelo Metrô e constarão de um documento chamado cadastro individual de imóveis. Esse documento será encaminhado para a área jurídica do Metrô, iniciando-se, então, o tratamento específico da desapropriação. Relatou que trabalhava há vinte e cinco anos nesse setor e que comprovou, a partir dessa experiência, que, sem exceção, a vida das pessoas continua em patamar equivalente ao que usufruía antes da desapropriação. **Carlos Leonel**, vinculado à Coordenadoria de Desapropriações do Metrô, mais especificamente da área jurídica, ratificou as informações oferecidas pelo Engº Antônio Carlos, e ofertou informações detalhadas sobre a avaliação dos imóveis, os aspectos contemplados no processo – inclusive o fenômeno da especulação imobiliária a que, muitas vezes, dá lugar – e que são imprescindíveis para o ajuizamento da ação de desapropriação. **Maria Cecília**, responsável pelo setor de relacionamento com a comunidade, declarou que essa área lida com a comunidade em todas as fases de implantação do empreendimento, e que, por isso, tornaria disponíveis para as pessoas os números de seus telefones,



GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO
SECRETARIA DE ESTADO DO MEIO AMBIENTE
CONSELHO ESTADUAL DO MEIO AMBIENTE – CONSEMA

que são 31118555 e 31118565. Declarou que, tão logo iniciado o processo de desapropriação, todos receberão informações a respeito, pois os moradores de cada imóvel receberão uma notificação que lhes será entregue pessoalmente, e que, nessa ocasião, cada família será visitada, oportunidade em que o Metrô tenta conhecer a dinâmica de cada uma, seu nível socioeconômico, enfim, o perfil da população que será desapropriada. Ressaltou que, portanto, as pessoas não ficarão desamparadas porque, através desse canal, poderão conversar com o Metrô. Depois de esclarecer que essa empresa não sabe ainda exatamente o número de imóveis que serão demolidos, ofereceu informações sobre o programa de reassentamento, que, implantado desde agosto de 2011, trata individualmente cada família caso a caso, e que, com os dados obtidos, procede seu enquadramento no quesito vulnerabilidade. **Alfredo Nery** declarou que, como arquiteto, testemunhava a qualidade do processo construtivo das edificações do Metrô e que o trajeto dessa nova linha passará por baixo da avenida, e não de prédios. Todavia, observou, se houver um trecho para o qual não existir outra saída senão passar embaixo dos prédios, ele se situará numa profundidade e condições tais que não abalará nenhuma edificação. Enfatizou ser esta a premissa construtiva. Observou que não se implanta uma estação simplesmente construindo os acessos ou o poço, mas, sim, construindo um sistema viário, com baias de parada de ônibus e de táxis – e, algumas vezes, até mesmo um terminal –, acessos para deficientes físicos, pois o Metrô não é simplesmente uma estação e um acesso e um sistema de transporte, mas também integrações, as quais demandam, algumas vezes, áreas maiores que aquelas necessárias para implantação de um terminal de ônibus. Respondendo aos esclarecimentos solicitados por algumas pessoas que não haviam ainda se inscrito – como foi o caso das Senhoras Ione e Fernanda e do Senhor Valter –, e por outras que já haviam-se manifestado – como foi o caso do Senhor Carlos Eduardo Previatello –, foram oferecidas as informações que seguem. Em primeiro lugar: que existe uma norma internacional – a NFPA 130 –, que determina seja construída uma saída de emergência a cada 370 metros da estação, mas que, no entanto, tem a dizer ter sido essa norma revista em 2010, tendo modificado-se esse entendimento e ficado estabelecido que a distância máxima entre duas saídas de túnel é 740 metros, mas que, entre cada duas estações, deverão ser construídos poço de ventilação e saída de emergência. Ambos devem estar equidistantes das estações e ocupar área de terreno de 600 m aproximadamente. Em segundo lugar: que o valor depositado no dia do ajuizamento da ação refere-se àquele fornecido pela Prefeitura do Município de São Paulo, e que, para ter conhecimento desse dado se faz necessário consultar o sítio eletrônico desse órgão, e que, para tanto, é preciso colocar o número de SQL que consta do carnê do IPTU. Ocorre que esse valor não é aceito pelo Judiciário, e, por ocasião do ajuizamento da ação, o juiz nomeia um perito de sua confiança e determina que esse perito avalie o imóvel, o que ele fará com base nas condições de mercado e do próprio imóvel. Tal valor terá de ser depositado integralmente pelo Metrô, pois, caso contrário, ele não obterá autorização para emitir a posse. Em terceiro lugar: que existe, sim, a possibilidade de serem construídos, na área onde se localiza um imóvel, um jardim ou áreas verdes – para se compensar as árvores que foram retiradas –, no entanto, essas são condições indispensáveis para ao funcionamento daquele equipamento urbano, o qual é, efetivamente, a razão de ser da desapropriação. Em quarto lugar: que o setor de comunicação não funciona apenas para solucionar questões ligadas à desapropriação propriamente dita, na medida em que atende também outras questões relacionadas com o empreendimento, desde o planejamento até as fases de construção e operação. Em quinto lugar: no tocante às áreas contaminadas, foi exposta, por ocasião da apresentação, a metodologia utilizada na elaboração do EIA/RIMA, o que fez com que 83% das áreas fossem devidamente identificadas, a maioria utilizada por postos de combustível e áreas industriais. Os outros 17%, observou, incluem a areia retirada do Rio Tietê. Acrescentou que o mapeamento e o diagnóstico preliminar de potenciais áreas contaminadas tiveram como finalidade identificar se esse fenômeno estava presente em outra área, com vistas a determinar a destinação adequada do material que dela seria retirado. Caso se comprovasse tal ocorrência, acrescentou, o procedimento é remover o solo e lhe conferir uma destinação. Em sexto lugar: foi relatado em pormenores o processo de escavação dos túneis executado



GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO
SECRETARIA DE ESTADO DO MEIO AMBIENTE
CONSELHO ESTADUAL DO MEIO AMBIENTE – CONSEMA

por máquinas “toneladoras”, as quais têm condições de suspender desde rocha até areia – esta última a até 70 m de profundidade –, sem provocar qualquer movimentação, detonação ou vibração. Trata-se de tecnologia de escavação utilizada pelo primeiro mundo e que será adotada ao longo dessa linha. Acrescentou que, no tocante ao nível d’água, essa máquina também não promove oscilação no nível do lençol freático. Em sétimo lugar: que serão vistoriados os edifícios que se localizam ao longo de toda obra e que não seriam objeto de desapropriação. Acrescentou que essa vistoria cautelar será feita com instrumentos de precisão. Passou-se à etapa da réplica em que se manifesta o representante do CONSEMA. O conselheiro **Antônio Cortez** declarou que faria duas breves considerações. Acrescentou que a primeira dizia respeito à situação do transporte e da mobilidade da RMSP, pra ressaltar a urgência de uma rápida expansão do transporte coletivo, especialmente da rede de Metrô. Esclareceu que a Linha 2 continuaria aquela que já se está operando e se integrará a diversas outras linhas existentes, em fase de projeto ou implantação, e que vão compondo algo que é fundamental, que é uma rede com diversas conexões – vai tecendo uma teia de aranha, digamos assim, na rede de transporte de alta capacidade, concorrendo também para aliviar aquelas que atualmente se encontram sobrecarregadas. Argumentou que a criação de novas rotas de novas possibilidades é importante para o passageiro, que, inclusive, poderá escolher se percorrerá o caminho A ou o caminho B, conforme sua conveniência, e, dessa forma, acessar com rapidez, conforto e segurança o seu destino. Pontuou que, portanto, serão obtidos ganhos enormes do ponto de vista socioeconômico, com o aumento da produtividade, da rapidez do transporte e da eficiência energética, e serão obtidos ganhos enormes, também, do ponto de vista ambiental – especialmente em consequência da redução da emissão de poluentes atmosféricos e da poluição sonora, que constituem fatores de risco para a saúde da população em São Paulo. Pontuou que, portanto, a decisão do Governo do Estado de São Paulo de priorizar o transporte público de alta qualidade é de muito acerto, na medida em que concede aos cidadãos a opção de escolher entre o transporte individual e o transporte público, e não de um transporte público qualquer. Expôs sua intenção de se referir ao local onde todos se encontravam nesse momento, qual seja, o contexto de uma audiência pública, que constitui uma escola de ensino fundamental pública. Acrescentou que o Metrô sempre tem procurado, além de conferir dignidade aos seus passageiros, criar um ambiente agradável, adequado, confortável e seguro, no qual todos podem usufruir da cidade numa condição de sustentabilidade ambiental social e econômica. Argumentou que, portanto, só poderia louvar a oportunidade de participar da audiência pública que discute a implantação de mais uma linha do Metrô e a contribuição que todos ofereceram para aprimorar mais um projeto dessa linha. Ao concluir declarou que a outra consideração que tem a fazer diz respeito à oportunidade criada pela legislação ambiental de se realizar essa audiência pública em que todos têm a chance de falar de maneira organizada, fazer propostas e sugestões, cabendo ao órgão público que analisa o projeto e ao empreendedor incorporá-las da melhor maneira possível, demonstrando assim que a solução que está sendo implantada é a melhor possível do ponto de vista técnico e a que melhor atende aos anseios da população. Concluiu dando parabéns ao Conselho Estadual de Meio Ambiente do Estado de São Paulo. Depois de constatar e informar que todas as etapas da audiência haviam sido cumpridas, o **Secretário-Executivo do CONSEMA, Germano Seara Filho**, esclareceu que todo e qualquer interessado teria o prazo de cinco (5) dias úteis, contados da data desta audiência, para enviar contribuições ou sugestões que tenham por finalidade o aperfeiçoamento do projeto. Acrescentou que tais contribuições deveriam ser encaminhadas ou pelo correio eletrônico, por meio do endereço consema.sp@ambiente.sp.gov.br, ou através dos Correios ou, ainda, serem protocoladas diretamente na Secretaria Executiva do CONSEMA. Agradeceu, em nome do Secretário de Estado do Meio Ambiente e Presidente do CONSEMA, Deputado Estadual Bruno Covas, a presença de todos e declarou encerrados os trabalhos da audiência pública. Eu, **Paula Frassinete de Queiroz Siqueira**, Diretora do Núcleo de Documentação e Consulta da Secretaria Executiva do CONSEMA, lavrei e assino a presente ata.