

3.) CONTEXTO INSTITUCIONAL

3.1) Legislação Incidente

Constitui objeto de licenciamento ambiental do presente Estudo de Impacto Ambiental e do Relatório de Impacto Ambiental – EIA-RIMA, a implantação e a operação Linha 17 – Ouro da Companhia do Metropolitano de São Paulo – Metrô, relativa à Ligação do Aeroporto de Congonhas à Rede Metroferroviária.

Nos termos da legislação ambiental vigente, o referido projeto está sujeito ao licenciamento ambiental apoiado nos Estudos de Impactos Ambientais – EIA e respectivo Relatório de Impacto Ambiental – RIMA, o que subsidiará a outorga das licenças Prévia (LP); de Instalação (LI) e de Operação (LO).

No âmbito do presente EIA procurar-se-á apresentar, neste capítulo, a legislação incidente e aplicável à implantação da Linha 17 - Ouro, com ênfase nos aspectos institucionais e nas questões ligadas ao controle e proteção ambientais que lhe são inerentes, cujo conteúdo visa contribuir para a compreensão não só da natureza e objetivos deste EIA, enquanto instrumento de planejamento necessário ao licenciamento administrativo, mas também das possibilidades e limitações de competência que o ordenamento jurídico-institucional impõe ao tratamento das diversas ações necessárias à sua consecução.

Desse modo o capítulo estará estruturado de tal forma abordar prioritariamente:

- os aspectos institucionais do projeto, no âmbito da competência legislativa e administrativa federal e estadual em matéria de transporte;
- as normas que tratam do licenciamento ambiental, seja quanto à competência para licenciar o projeto, seja em relação ao procedimento a que o mesmo estará sujeito, além de explicitar as normas que disciplinam questões relacionadas à poluição;
- as normas municipais incidentes, assim como, serão apresentados os projetos, planos, políticas e programas que tenham, de alguma forma, relação com o projeto da Linha 17 – Ouro do Metrô.

3.1.1) Competência Institucional

CONSTITUIÇÃO FEDERAL	EMENTA
Artigo 21, XX; XXI	Compete à União: instituir diretrizes para o desenvolvimento urbano, inclusive habitação, saneamento básico e transportes urbanos; e estabelecer princípios e diretrizes para o sistema nacional de viação
Artigo 22, XI -	Estabelece competência privativa à União para legislar sobre trânsito e transporte.
Art. 25; § 1.º; § 3.º (EC Nº 5, de 1995)	Os Estados organizam-se e regem-se pelas Constituições e leis que adotarem, observados os princípios da Constituição Federal, sendo aos mesmos reservados as competências que não lhes sejam vedadas.

CODIGO: RT-17.00.0000/0N4-003	EMISSÃO: Agosto / 2010	Folha: 23
APROVAÇÃO:/...../.....	VERIFICAÇÃO:/...../.....	REVISÃO: 0

	Os Estados poderão, mediante lei complementar, instituir regiões metropolitanas, aglomerações urbanas e microrregiões, constituídas por agrupamentos de Municípios limítrofes, para integrar a organização, o planejamento e a execução de funções públicas de interesse comum.
Art. 29	O Município reger-se-á por lei orgânica, votada, aprovada e promulgada pela respectiva Câmara Municipal, atendidos os princípios estabelecidos na Constituição Federal e na Constituição do respectivo Estado.
Art. 30; I; II; V	Entre as competências municipais, estabelecidas na Constituição Federal, destacam-se: legislar sobre assuntos de interesse local; suplementar a legislação federal e a estadual no que couber; organizar e prestar, diretamente ou sob regime de concessão ou permissão, os serviços públicos de interesse local, incluído o de transporte coletivo, que tem caráter essencial.
Art. 37	A administração pública direta, indireta ou fundacional, de qualquer dos Poderes da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios obedecerá aos princípios de legalidade, impessoalidade, moralidade, publicidade.
Artigo 175; <i>caput</i> e parágrafo único	Estabelece competência ao Poder Público para prestação de serviços públicos diretamente ou por meio de concessão ou permissão precedida de licitação.
Art. 177; § 4º; II; c. EC Nº 33, DE 2001	A lei que instituir contribuição de intervenção no domínio econômico relativa às atividades de importação ou comercialização de petróleo e seus derivados, gás natural e seus derivados e álcool combustível, dentre os recursos arrecadados, deverá destinar parte ao financiamento de programas de infra-estrutura de transportes.
Artigo 178; I EC Nº 7, DE 1995	A lei disporá sobre a ordenação dos transportes aéreo, marítimo e terrestre.
LEGISLAÇÃO FEDERAL	EMENTA
Lei Ordinária nº 8422, de 14 de maio 1992 (Conversão da MPV nº 302, de 1992) Artigos 1º e 6º	Cria o Ministério dos Transportes e das Comunicações e estabelece, como assuntos de sua competência, dentre outros, o transporte ferroviário, rodoviário e aquaviário.
Decreto nº 502, de 23 de abril de 1992 Art. 1º; I	Aprova a Estrutura Regimental do Ministério dos Transportes.

CODIGO: RT-17.00.0000/0N4-003	EMIÇÃO: Agosto / 2010	Folha: 24
APROVAÇÃO:/...../.....	VERIFICAÇÃO:/...../.....	REVISÃO: 0

Decreto nº 4.130, de 13 de fevereiro de 2002 Artigos 3º e 4º, VIII, § 3º Anexo I	Regulamenta a Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT e estabelece lhe competir, dentre outras atribuições, descentralizar o acompanhamento e a fiscalização da execução dos atos de outorga, mediante convênios de cooperação técnica e administrativa com órgãos e entidades da Administração Pública Federal, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios.
Resolução nº 001, de 20 de fevereiro de 2002, com alterações introduzidas pelas Resoluções 104/2002; 240/2003; 399/2004; 432/2004; 756/2004; 1613/2006.	Aprova o Regimento Interno e a Estrutura Organizacional da Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT.
Resolução nº 44, de 4 de julho de 2002	Aprova a adequação à legislação vigente, sem qualquer alteração de seu conteúdo, a compilação em um único documento, dos diversos atos emitidos pelo Ministério dos Transportes e pela ANTT, relativos à prestação dos Serviços de Transporte Ferroviário pelas empresas Concessionárias.
Resolução nº 59, de 15 de agosto de 2002	Determina que as Concessionárias de rodovias e ferrovias prestem informações trimestrais e anuais.
Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995 Artigo 1º e § único	Dispõe sobre o regime de concessão e permissão da prestação de serviços previsto no art. 175 da Constituição Federal, no qual devem a União, os Estados, o Distrito Federal e os Municípios, promover a revisão e as adaptações necessárias da legislação, buscando atender as peculiaridades das diversas modalidades dos seus serviços.
Lei nº 9.074, de 7 de julho de 1995	Estabelece normas para outorga e prorrogações das concessões e permissões de serviços públicos.
LEGISLAÇÃO ESTADUAL INFRA-CONSTITUCIONAL	EMENTA
Lei Complementar Estadual nº 760, de 1º de agosto de 1994 ART. 1º, I A V E § ÚNICO	Estabelece diretrizes para a Organização Regional do Estado de São Paulo, com o fito de promover o planejamento regional para o desenvolvimento sócio-econômico e melhoria da qualidade de vida, a cooperação dos diferentes níveis de governo, mediante a descentralização, articulação e integração de seus órgãos e entidades da administração direta e indireta atuantes na região, visando ao máximo aproveitamento dos recursos públicos a ela destinados; a utilização racional do território, dos recursos naturais e culturais e a proteção do meio ambiente, mediante o controle da implantação dos empreendimentos públicos e privados na região; a integração do planejamento e da execução de funções públicas de interesse comum aos entes públicos atuantes na região e a redução das desigualdades sociais e regionais, através da criação de um Sistema de Planejamento Regional e Urbano,

CODIGO: RT-17.00.0000/0N4-003	EMISSÃO: Agosto / 2010	Folha: 25
APROVAÇÃO:/...../.....	VERIFICAÇÃO:/...../.....	REVISÃO: 0

	sob a coordenação da Secretaria de Planejamento e Gestão, com as finalidades de incentivar a organização regional e coordenar e compatibilizar seus planos e sistemas de caráter regional.
--	--

3.1.2) Competência em Matéria Ambiental

CONSTITUIÇÃO FEDERAL	EMENTA
Artigo 23, Incisos VI e VII	Estabelece competência comum da União, Estados e municípios para a proteção do meio ambiente, no combate à poluição e na preservação de florestas, fauna e flora.
Artigo 24, Incisos VI, VII e VIII	Trata da competência concorrente entre União, Estados e Distrito Federal para legislar sobre: florestas, caça, pesca, fauna, conservação da natureza, defesa do solo e dos recursos naturais, proteção do meio ambiente e controle da poluição; proteção ao patrimônio histórico, cultural, artístico, turístico e paisagístico; responsabilidade por dano ao meio ambiente, a bens e direitos de valor artístico, estético, histórico, turístico e paisagístico.
Artigo 24, parágrafos 1º, 2º e 3º	Define a prevalência da União na expedição de normas gerais, com competência suplementar dos Estados e, na ausência de normas gerais federais, competência plena aos Estados para tanto.
Artigo 30, incisos I e II	Atribui competência aos Municípios para legislar sobre assuntos de interesse local, bem como competência suplementar às normas da União e do Estado em âmbito geral.
Artigo 30, incisos VIII e IX	Compete aos Municípios promover, no que couber, adequado ordenamento territorial, mediante planejamento e controle do uso, do parcelamento e da ocupação do solo urbano; bem como para promover a proteção do patrimônio histórico-cultural local, observada a legislação e a ação fiscalizadora federal e estadual.
CONSTITUIÇÃO ESTADUAL	EMENTA
Artigo 191	O Estado e os Municípios providenciarão, com a participação da coletividade, a preservação, conservação, defesa, recuperação e melhoria do meio ambiente natural, artificial e do trabalho, atendidas as peculiaridades regionais e locais e em harmonia com o desenvolvimento social e econômico.
Artigo 193	- O Estado, mediante lei, criará um sistema de administração da qualidade ambiental, proteção, controle e desenvolvimento do

	<p>meio ambiente e uso adequado dos recursos naturais, para organizar, coordenar e integrar as ações de órgãos e entidades da administração pública direta e indireta, assegurada a participação da coletividade (...)</p> <p>- O sistema de administração da qualidade ambiental será coordenado por órgão da administração direta que será integrado por: Conselho Estadual do Meio Ambiente, órgão normativo e recursal, cujas atribuições e composição serão definidas em lei; órgãos executivos incumbidos da realização das atividades de desenvolvimento ambiental.</p>
Artigo 195; Parágrafo único	- O sistema de proteção e desenvolvimento do meio ambiente será integrado pela Polícia Militar, mediante suas unidades de policiamento florestal e de mananciais, incumbidas da prevenção e repressão das infrações cometidas contra o meio ambiente, sem prejuízo dos corpos de fiscalização dos demais órgãos especializados.
Artigo 180	No estabelecimento de diretrizes e normas relativas ao desenvolvimento urbano, o Estado e os Municípios assegurarão a preservação, proteção e recuperação do meio ambiente urbano e cultural; a criação e manutenção de áreas de especial interesse histórico, urbanístico, ambiental, turístico e de utilização pública; a observância das normas urbanísticas, de segurança, higiene e qualidade de vida.
Artigo 181	Lei municipal estabelecerá em conformidade com as diretrizes do plano diretor, normas sobre zoneamento, loteamento, parcelamento, uso e ocupação do solo, índices urbanísticos, proteção ambiental e demais limitações administrativas pertinentes.

3.2) **Legislação Ambiental a ser Observada no Processo de Licenciamento Ambiental**

3.2.1) **Remoção e Recomposição da Vegetação**

A eventual necessidade de remoção de vegetação arbórea de ocorrência na área de intervenção do empreendimento deverá considerar a seguinte legislação:

- Código Florestal (Lei Federal nº 4.771/1965, especialmente o art. 2º; alterada pela Lei nº 7.803/1989), que define entre outros, as áreas de preservação permanente (APP) como sendo as áreas cobertas ou não por vegetação nativa, com a função ambiental de preservar os recursos hídricos, a paisagem, a estabilidade geológica, a biodiversidade, o fluxo gênico de flora e fauna, proteger o solo e assegurar o bem-estar das populações humanas.
- Decreto Federal nº 750/1993, que dispõe sobre o corte, exploração e a supressão de vegetação primária ou em estágio médio e avançado de regeneração da Mata Atlântica;

CODIGO: RT-17.00.0000/0N4-003	EMISSÃO: Agosto / 2010	Folha: 27
APROVAÇÃO:/...../.....	VERIFICAÇÃO:/...../.....	REVISÃO: 0

- Resolução CONAMA 369/2006, que dispõe sobre casos excepcionais, de utilidade pública, interesse social ou baixo impacto ambiental, para intervenção ou supressão de vegetação em APP.
- Decreto Estadual nº 49.723/2005, que institui o programa de Recuperação de Zonas Ciliares no Estado de São Paulo.
- Decreto Estadual nº 49.566/2005, que dispõe sobre a intervenção de baixo impacto ambiental em APP definidas pelo Código Florestal, e define no Art. 4º que os pedidos de autorização para intervenção deverão ser formalizados junto ao Departamento Estadual de Proteção de Recursos Naturais (DEPRN) da Secretaria de Meio Ambiente.
- Decreto Estadual nº 30.433/1989, alterado pelo Decreto nº 39.743/1994, considera que os exemplares arbóreos classificados e descritos no documento “Vegetação Significativa do Município de São Paulo”, são patrimônio ambiental e, portanto imunes de corte, excetuando-se os casos devidamente justificados, que dependerão de exame prévio do Departamento de Parques e Áreas Verdes (DEPAVE) da Secretaria Municipal de Verde e Meio Ambiente (SVMA).
- No âmbito local, o Município de São Paulo define procedimentos para a proteção de suas áreas verdes por meio da Lei Municipal nº 10.365/1987, regulamentada pelo Decreto nº 26.535/1988. Esse Decreto dispõe sobre o corte e a poda de vegetação de porte arbóreo existente no município, e considera esse tipo de vegetação como bem de interesse comum a todos os municípios, tanto de domínio público como privado, bem como as mudas de árvores plantadas em logradouros públicos.

Complementarmente vale ser mencionada a Resolução SMA nº 18/07 que trata da possibilidade de autorização excepcional para supressão de exemplares arbóreos nativos isolados, mesmo que ameaçados e de extinção ou considerados relevantes, nos seguintes casos:

- Risco à vida ou ao patrimônio e desde que comprovados por meio de laudo técnico;
- Ocorrência de exemplares localizados em áreas urbanas consolidadas e devidamente licenciados com comprovada inexistência de alternativas e desde que com anuência do município;
- Realização de pesquisas científicas;
- Utilidade pública;
- Mediante compensação na proporção de 50:1 (cinquenta por um), quando a supressão for comprovadamente essencial para o desenvolvimento da atividade agropecuária, desde que aprovado o projeto de plantio pelo DEPRN.

Já a Portaria 026/SVMA/2008 disciplina os critérios e procedimentos de compensação ambiental pela remoção – por corte, transplante, ou qualquer outra intervenção, de caráter excepcional – de vegetação de porte arbóreo, para viabilização de projeto de edificação, parcelamento do solo e obras de infra-estrutura e em casos de interesse público e/ou social.

Por ela ficam estabelecidos os formulários de informações sobre vegetação a ser removida por corte ou transplante, a serem encaminhados ao Núcleo para Legislação de Proteção e Fomento da Vegetação – NLPFV-SVMA, para obtenção da autorização, desde que comprovada a impossibilidade de alternativa locacional, e depois de comprovada a impossibilidade técnica de manutenção ou transplante do espécime a ser removido por corte, mediante inclusão no parecer técnico conclusivo dos motivos.

CODIGO: RT-17.00.0000/0N4-003	EMISSÃO: Agosto / 2010	Folha: 28
APROVAÇÃO:/...../.....	VERIFICAÇÃO:/...../.....	REVISÃO: 0

A determinação da compensação final levará em consideração o Diâmetro à Altura do Peito (DAP), o valor ecológico das espécies, características do empreendimento, um fator de correção conforme se tratar de transplante (It) ou de remoção (Ic) e um fator multiplicador.

A intervenção em Áreas de Preservação Permanente (APP) e a supressão de vegetação nessas áreas são controladas pelo DEPRN, como representante, no Estado, das instâncias federais, com participação prévia do Município de São Paulo através da SVMA, conforme estabelecido em Convênio.

O Projeto de Paisagismo, além de imprimir qualidade paisagística ao entorno da Linha e estações, deve prever a recomposição da vegetação afetada, segundo essas diretrizes e dimensionamentos.

3.2.2 Recursos Hídricos (Outorgas / Qualidade das Águas)

Os assuntos relacionados aos recursos hídricos estão submetidos ao DAEE – Departamento de Águas e Energia Elétrica do Estado de São Paulo, no tocante às outorgas necessárias às obras envolvendo intervenções em cursos de água, derivações ou descargas; e à CETESB no tocante à qualidade dos recursos hídricos (contaminação, poluição).

O Decreto Estadual nº41.258, de 31/10/96, ao regulamentar a Política Estadual de Recursos Hídricos, estabeleceu em seu Art. 1º as situações que dependem de outorga de ato administrativo pelo Departamento de Águas e Energia Elétrica – DAEE, a saber:

“Art. 1º - Outorga é o ato pelo qual o Departamento de Águas e Energia Elétrica – DAEE defere:

- I. a implantação de qualquer empreendimento que possa demandar a utilização de recursos hídricos, superficiais ou subterrâneos;*
- II. a execução de obras ou serviços que possa alterar o regime, a quantidade e a qualidade desses mesmos recursos;*
- III. a execução de obras para extração de águas subterrâneas;*
- IV. a derivação de água do seu curso ou depósito, superficial ou subterrâneo;*
- V. lançamento de efluentes nos corpos d'água.”*

As Normas que disciplinam o uso da água foram posteriormente pormenorizadas pela Portaria DAEE nº 717/96.

Com relação à preservação dos depósitos naturais de águas subterrâneas, o Estado de São Paulo regulamentou tal matéria por meio da Lei nº6.134, de 01/06/88. Nota-se que, de acordo com o §1º do Art. 4º da mencionada Lei, “a preservação e conservação dessas águas implicam em uso racional, aplicação de medidas contra a sua poluição e manutenção do seu equilíbrio físico, químico e biológico em relação aos demais recursos naturais”. Pelo Art. 5º, estabelece que “os resíduos líquidos, sólidos ou gasosos, provenientes de atividades agropecuárias, industriais, comerciais ou de qualquer outra natureza, só poderão ser conduzidos ou lançados de forma a não poluírem as águas subterrâneas”.

Por sua vez, a *poluição da água* é entendida como qualquer alteração de suas propriedades físicas, químicas ou biológicas, que possa importar em prejuízo à saúde, à segurança e ao bem estar das populações, causar dano à flora e à fauna, ou comprometer o seu uso para fins sociais e econômicos.

A proteção legislativa da qualidade da água remonta 1934, quando o legislador estabeleceu, pelo Art. nº 68 do Decreto Federal nº 24.643, de 10/07/34 (Código de Águas), que submete à “inspeção e autorização administrativa: (i) as águas comuns e as particulares, no interesse da

CODIGO: RT-17.00.0000/0N4-003	EMISSÃO: Agosto / 2010	Folha: 29
APROVAÇÃO:/...../.....	VERIFICAÇÃO:/...../.....	REVISÃO: 0

saúde e da segurança; (ii) as águas comuns, no interesse dos direitos de terceiros, ou na qualidade, curso ou altura das águas públicas”.

O Código Penal prevê a proteção das águas potáveis contra envenenamento, corrupção ou poluição (Arts. nº 270 e 271).

O Código Nacional de Saúde (Decreto nº 49.974-A, de 21/01/61), regulamentando a Lei nº 2.312, de 03/09/54, nos Arts. nº 37, 38 e 39 traz disposições de proteção dos recursos hídricos. O Decreto nº 50.877, de 29/06/61, também dispôs que os resíduos líquidos, sólidos ou gasosos, domiciliares ou industriais, somente poderiam ser lançados às águas *in natura*, ou depois de tratados, quando essa operação não implicasse poluição das águas receptoras (Art.1º).

A Lei nº 4.089, de 13/07/62 e seu regulamento aprovado pelo Decreto nº 1.487, de 07/11/62, atribuíram ao Departamento Nacional de Obras e Saneamento – DNOS competência para controlar a poluição das águas no âmbito federal.

A Lei nº4.132/62, em seu Art. 2º, Inciso VII, considera de interesse social para efeito de desapropriação a *preservação de cursos e mananciais de água*.

O Código Florestal (Lei nº4.771/65) prevê a proteção das águas pela proteção das florestas e demais formas de vegetação permanente (Art. 2º).

Pela Lei Federal nº9.433, de 08/03/93, que institui a Política Nacional de Recursos Hídricos, ficou estabelecido que “o enquadramento dos corpos de água em classes, segundo os usos preponderantes da água, visa a: (i) assegurar às águas qualidade compatível com os usos mais exigentes a que forem destinadas; e (ii) diminuir os custos de combate à poluição, mediante ações preventivas permanentes”.

A Lei Federal nº 9.605/98, no art. 54, define como crime “causar poluição hídrica que torne necessária a interrupção do abastecimento público de água de uma comunidade”.

A Resolução CONAMA nº 20, de 18/06/86, estabelece a classificação das águas doces, salobras e salinas do Território Nacional, segundo seus usos preponderantes.

No âmbito do Estado de São Paulo, destacam-se, inicialmente, a Lei nº 997/76, que instituiu o *Sistema de Prevenção e Controle da Poluição do Meio Ambiente*, e seu regulamento aprovado pelo Decreto nº 8.468/76, que pormenoriza as normas de controle da poluição das águas no Título II, em que praticamente transcreve os termos da Portaria nº 13/76, do Ministro do Interior; e a Lei nº 898/75, que disciplina o uso do solo para a proteção dos mananciais, cursos e reservatórios de água e demais recursos hídricos de interesse da RMSP, cujos princípios foram desenvolvidos pela Lei nº 1.172/76, ambas regulamentadas pelo Decreto nº9.714/77.

O Decreto Estadual nº 10.755, de 22/11/77, dispõe sobre o enquadramento dos corpos de água receptores na classificação prevista no Decreto nº 8.468/76.

A Política Estadual de Recursos Hídricos e o Sistema Integrado de Gerenciamento desses recursos são disciplinados pela Lei Estadual nº 7.641, de 30/12/91.

3.2.3) Áreas Contaminadas (Solos e Águas)

A eventual ocorrência de contaminação pelas operações de obra, ou a eventual execução de obras em áreas já contaminadas deverão atender as prescrições da Lei Estadual Nº 13.577, de 08/07/2009, que dispõe sobre diretrizes e procedimentos para a proteção da qualidade do solo e

CODIGO: RT-17.00.0000/0N4-003	EMISSÃO: Agosto / 2010	Folha: 30
APROVAÇÃO:/...../.....	VERIFICAÇÃO:/...../.....	REVISÃO: 0

o gerenciamento de áreas contaminadas, bem como, a Resolução CONAMA N° 420, de 29/12/2009, e as diversas normas da CETESB sobre o assunto.

O Decreto Municipal n° 42.319/02 estabelece que qualquer forma de parcelamento, uso e ocupação do solo, inclusive de empreendimentos públicos, em áreas consideradas contaminadas ou suspeitas de contaminação, só poderá ser aprovada ou regularizada após a realização, pelo empreendedor, de investigação e avaliação de risco a ser submetida à apreciação do órgão ambiental competente.

Da mesma forma, o Decreto Estadual n° 47.400/02, que regulamenta a Lei n° 9.509/97, define que a suspensão ou o encerramento de atividades licenciadas ambientalmente (incluindo as áreas industriais) deve ser comunicado aos órgãos de controle do SEAQUA (Sistema Estadual de Administração da Qualidade Ambiental), e acompanhado da definição, quando seja o caso, de medidas de restauração e de recuperação da qualidade ambiental das áreas que serão desativadas ou desocupadas. Qualquer restrição ao uso, verificada após a recuperação da área, deverá ser averbada no Registro de Imóveis competente. Assim, os órgãos estaduais competentes somente poderão proceder ao encerramento da empresa sujeita ao licenciamento ambiental após comprovação da apresentação do relatório final.

3.2.4) Gerenciamento dos Resíduos da Construção Civil

A Resolução CONAMA 307/02, com base na Lei Federal n° 10.257/01 (Estatuto das Cidades), define as responsabilidades do poder público e dos agentes privados quanto aos resíduos da construção civil e torna obrigatória a adoção de planos integrados de gerenciamento nos municípios, além de projetos de gerenciamento dos resíduos nos canteiros de obra, ao mesmo tempo em que cria condições legais para aplicação da Lei Federal n° 9.605/1998 (Lei de Crimes Ambientais), no que diz respeito aos resíduos da construção civil.

No Estado de São Paulo, a Resolução SMA 41/02 define que a disposição final de resíduos da construção civil - classificados como classe A pela Resolução CONAMA 307/02 e de resíduos inertes classificados como classe III, pela NBR 10.004 (Classificação de Resíduos) - está sujeita ao licenciamento ambiental quanto à localização, à instalação e à operação, no âmbito dos órgãos da Secretaria do Meio Ambiente – SMA.

No Município de São Paulo, destacam-se as leis gerais, tais como Lei Municipal n° 13.430/02 (Plano Diretor Estratégico - PDE) e Lei Municipal n° 13.885/04 (Planos Regionais das Subprefeituras do Município de São Paulo); e a legislação específica sobre resíduos da construção civil, relacionada a seguir:

- Lei Municipal n° 14.015/05 dispõe sobre o descarte e reciclagem de misturas asfálticas retiradas dos pavimentos urbanos municipais;
- Decreto Municipal n° 46.594/05 regulamenta a coleta, o transporte, o tratamento e a disposição final de resíduos inertes, de que trata a Lei n° 13.478/03;
- Portarias 255 de 24/11/2004 e 6.787 de 1/10/2005, da Prefeitura do Município de São Paulo, que institui a Licença Especial de Operação a Título Provisório (LETP) e requisitos para a obtenção da LETP para áreas destinadas ao transbordo e triagem de resíduos da construção civil e resíduos volumosos no Município de São Paulo, respectivamente.

CODIGO: RT-17.00.0000/0N4-003	EMIÇÃO: Agosto / 2010	Folha: 31
APROVAÇÃO:	VERIFICAÇÃO:	REVISÃO: 0

A Lei Municipal nº 14.803/08 instituiu o Plano Integrado de Gerenciamento dos Resíduos da Construção e Resíduos Volumosos, que atenderá as diretrizes exigidas pelo governo federal aos municípios brasileiros pela Resolução CONAMA 307/02.

O Art. 22 dessa Lei estipula que “os geradores de grandes volumes de resíduos de construção, nos termos do art. 15 desta lei, cujos empreendimentos requirem a expedição de alvará de aprovação e execução de edificação nova, de reforma ou reconstrução, de demolição, de muros de arrimos e de movimento de terra, nos termos da Lei nº 11.228, de 25 de junho de 1992, deverão desenvolver e implementar Projetos de Gerenciamento de Resíduos da Construção Civil, em conformidade com as diretrizes da Resolução nº 307/2002 do CONAMA e das leis municipais nº 13.430, 13.478 e 13.885, estabelecendo os procedimentos específicos da obra para o manejo e destinação ambientalmente adequados dos resíduos”.

Em seus incisos, esse Artigo estabelece que:

- (i) os Projetos de Gerenciamento de Resíduos deverão apresentar a caracterização dos resíduos e os procedimentos a adotar nas etapas de triagem, acondicionamento, transporte e destinação;
- (ii) os Projetos de Gerenciamento de Resíduos em obras com atividades de demolição deverão incluir o compromisso com a prévia desmontagem seletiva dos componentes da construção, respeitadas as classes estabelecidas pela Resolução nº 307/02 do CONAMA, visando a minimização dos resíduos a serem gerados e a sua correta destinação;
- (iii) os geradores deverão especificar nos seus projetos, em conformidade com as diretrizes da Lei nº 13.478, os procedimentos que serão adotados para outras categorias de resíduos eventualmente gerados no empreendimento, em locais tais como ambulatórios, refeitórios e sanitários;
- (iv) os geradores, quando contratantes de serviços de transporte, triagem e destinação de resíduos, deverão especificar, em seus Projetos de Gerenciamento de Resíduos, que os agentes responsáveis por estas etapas serão definidos entre os autorizados do Sistema de Limpeza Urbana do Município de São Paulo na época da sua utilização.

O Art. 23 determina que “todos os editais referentes às obras públicas em licitação, bem como os documentos que os subsidiem, na forma de contratos, especificações técnicas, memoriais descritivos e outros, deverão incluir a exigência de implementação dos Projetos de Gerenciamento de Resíduos da Construção Civil”.

Quando não ofertados pelo ente contratante, esses Projetos deverão ser apresentados pelos construtores responsáveis pela execução de obras municipais objeto de licitação pública, no momento de sua contratação e será de responsabilidade dos executores de obras ou serviços em logradouros públicos a manutenção dos locais de trabalho permanentemente limpos e, em conformidade com o art. 142 do mesmo documento legal, a manutenção de registros e comprovantes (CTR) do transporte e destinação corretos dos resíduos sob sua responsabilidade, por prazo a ser regulamentado pelo Executivo.

No Art. 24 a Lei estabelece que “o Projeto de Gerenciamento de Resíduos, de empreendimentos e atividades sujeitos ao licenciamento ambiental no município, deverá ser analisado dentro do processo de licenciamento, pelo órgão municipal competente”.

E o Art. 25 estabelece que “os geradores de resíduos de construção, submetidos a contratos com o Poder Público, resultantes de processo licitatório, deverão comprovar, durante o prazo de

CODIGO: RT-17.00.0000/0N4-003	EMISSÃO: Agosto / 2010	Folha: 32
APROVAÇÃO:	VERIFICAÇÃO:	REVISÃO: 0

execução da obra, o cumprimento das responsabilidades definidas no Projeto de Gerenciamento de Resíduos em Obras, sempre que solicitado”.

Assim, o licenciamento ambiental desta Linha deverá contar com um Projeto de Gerenciamento de Resíduos Sólidos, em cumprimento a essa lei.

3.2.5) Poluição Sonora (Níveis de Ruídos e Vibrações)

⇒ Níveis de Ruído

A legislação nacional pertinente aos níveis de ruído é a Resolução CONAMA 1/90. Ela determina que sejam atendidos os critérios estabelecidos pela Associação Brasileira de Normas Técnicas - ABNT, em sua norma técnica NBR 10.151 (revisão de 2000) – “Avaliação do Ruído em Áreas Habitadas, visando o Conforto da Comunidade” - para ruídos emitidos em decorrência de quaisquer atividades industriais, comerciais, sociais ou recreativas.

Os níveis máximos de ruído externo que esta norma técnica NBR 10.151, considera recomendável para conforto acústico são apresentados no Quadro 3.2.5-1.

Quadro 3.2.5-1
Limites dos Níveis de Ruídos

Tipos de Área	Níveis de Ruído – dB (A)	
	Período Diurno	Período Noturno
Áreas de sítios e fazendas	40	35
Área estritamente residencial ou de hospitais ou de escolas	50	45
Área mista, predominantemente residencial	55	50
Área mista, com vocação comercial e administrativa	60	55
Área mista, com vocação recreacional	65	55
Área predominantemente industrial	70	60

Obs: Caso o nível de ruído preexistente no local seja superior aos relacionados nesta tabela, então este será o limite.

Fonte: NBR 10.151 - “Avaliação do Ruído em Áreas Habitadas, Visando o Conforto da Comunidade”.

Estes padrões legais referem-se a ruído ambiental; ou seja, aquele que ocorre fora dos limites do empreendimento em questão. Portanto, os estudos devem ser realizados de forma a apontar os níveis de ruído em pontos receptores localizados ao longo do empreendimento projetado.

Conforme requerido pela norma NBR 10.151, a classificação do tipo de uso e ocupação do solo nos pontos receptores medidos deve ser realizada por observação local imediata durante as medições dos níveis de ruído. Desta forma, a classificação de uso e ocupação nos pontos receptores não representa, necessariamente, o zoneamento oficial do município, pois frequentemente a ocupação real não corresponde a este. Por outro lado, os padrões de ruído são estabelecidos em função da sensibilidade dos agentes receptores, que estão intrinsecamente relacionados com o tipo de ocupação existente.

As medições de ruído devem ser realizadas em conformidade com o Procedimento para Avaliação de Níveis de Ruído em Sistemas Lineares de Transporte, aprovado pela Decisão de Diretoria CETESB nº 100/2009/P, de 19/05/2009.

CODIGO: RT-17.00.0000/0N4-003	EMISSÃO: Agosto / 2010	Folha: 33
APROVAÇÃO:/...../.....	VERIFICAÇÃO:/...../.....	REVISÃO: 0

Complementarmente, deve ser ressaltado que tanto na fase de obras, como na fase operacional, os ruídos para os ambientes externos deverão estar em conformidade também com a Lei nº 13.885 de 25/08/2004 do município de São Paulo.

⇒ Vibrações

O controle ambiental das atividades poluidoras que emitam vibrações contínuas está regido pela Decisão de Diretoria CETESB Nº 215/2007/E, de 07/11/2007, que estabelece os seguintes níveis admissíveis de vibrações, segundo o uso do solo predominante.

Os limites de velocidade de vibração de partículas, admitidos para os diferentes tipos de áreas, são apresentados no Quadro 3.2.5-2.

Quadro 3.2.5-2
Limites de Velocidade de Vibração de Partícula - Pico

Tipos de Área	Limite de velocidade – mm/s	
	Período Diurno 7:00 hs – 20:00 hs	Período Noturno 20:00 hs – 7:00 hs
Área de hospitais, casas de saúde, creches ou escolas	0,3	0,3
Área predominantemente residencial	0,3	0,3
Área mista, com vocação comercial e administrativa	0,4	0,3
Área predominantemente industrial	0,5	0,5

3.2.6) Poluição Atmosférica

Como poluente atmosférico, entende-se qualquer forma de matéria ou energia com intensidade e em quantidade, concentração, tempo ou características em desacordo com os níveis estabelecidos, e que tornem ou possam tornar o ar:

- impróprio, nocivo ou ofensivo à saúde;
- inconveniente ao bem-estar público;
- danoso aos materiais, à fauna e flora; e
- prejudicial à segurança, ao uso e gozo da propriedade e às atividades normais da comunidade.

A proteção do meio ambiente e o combate à poluição em qualquer de suas formas são da competência comum da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios (Constituição Federal, art. 22, VI).

Todas as unidades da federação, portanto, gozam de competência administrativa para a proteção do meio ambiente e, portanto, para atuar no controle da poluição atmosférica. O *monitoramento* da qualidade do ar compete aos Estados.

O Programa Nacional de Controle da Qualidade do Ar - PRONAR é instituído pela Resolução do CONAMA nº 5/89. O objetivo deste programa é a limitação dos níveis de emissão de poluentes para controlar, preservar e recuperar a qualidade do ar em todo o território.

CODIGO: RT-17.00.0000/0N4-003	EMISSÃO: Agosto / 2010	Folha: 34
APROVAÇÃO:/...../.....	VERIFICAÇÃO:/...../.....	REVISÃO: 0

O PRONAR prevê vários *meios de atuação*, a começar pelo enquadramento do território nacional em três áreas de acordo com a classificação de usos pretendidos:

- áreas onde deverá ser mantida a qualidade do ar em nível o mais próximo possível do verificado sem a intervenção antropogênica (Classe 1);
- áreas onde o nível de deterioração da qualidade do ar seja limitado pelo padrão secundário de qualidade (Classe 2); e
- áreas de desenvolvimento onde o nível de deterioração da qualidade do ar seja limitado pelo padrão primário de qualidade (Classe 3).

A Resolução CONAMA nº 3/90 estabeleceu os padrões nacionais de qualidade do ar, conforme apresentados no Quadro 3.2.6-1, a seguir, sendo os primários as concentrações de poluentes que, ultrapassadas, poderão afetar a saúde da população e os secundários, as concentrações de poluentes atmosféricos abaixo das quais se prevê o mínimo efeito adverso sobre o bem estar da população:

Quadro 3.2.6-1
Padrões Nacionais de Qualidade do Ar

POLUENTES	TEMPO DE AMOSTRAGEM	PADRÃO PRIMÁRIO µg/m ³	PADRÃO SECUNDÁRIO µg/m ³	MÉTODO DE MEDIÇÃO
Partículas Totais em Suspensão	24 horas (1) MGA (2)	240 80	150 60	Amostrador de grandes volumes
Dióxido de Enxofre	24 horas (1) AA(2)	365 80	100 40	Pararosanilina
Monóxido de Carbono	1 hora (1) 8 horas (1)	40.000 (35 ppm) 10.000 (9 ppm)	40.000 (35 ppm) 10.000 (9 ppm)	Infra-vermelho não dispersivo
Ozônio	1 hora (1)	160	160	Quimioluminescência
Fumaça	24 horas (1) MAA (3)	150 60	100 40	Refletância
Partículas Inaláveis	24 horas (1) MAA (3)	150 50	150 50	Separação Inercial/Filtração
Dióxido de Nitrogênio	1 hora (1) MAA (3)	320 100	190 100	Quimioluminescência

(1) Não deve ser excedido mais que uma vez ao ano.

(2) Média geométrica anual.

(3) Média aritmética anual.

As fontes de poluição atmosférica podem ser fixas ou móveis.

CODIGO: RT-17.00.0000/0N4-003	EMISSÃO: Agosto / 2010	Folha: 35
APROVAÇÃO:/...../.....	VERIFICAÇÃO:/...../.....	REVISÃO: 0

A Resolução CONAMA nº 8/90 estabelece os limites máximos de emissão de partículas totais e dióxido de enxofre (SO₂) para as fontes fixas.

Quanto às fontes móveis, a Resolução CONAMA nº 18/86 instituiu o Programa de Controle da Poluição do Ar por Veículos Automotores – PROCONVE.

O monitoramento da poluição do ar por veículos automotores é realizado pelos órgãos competentes dos três níveis da federação, nos centros urbanos com mais de 500.000 habitantes.

3.2.7) Proteção do Patrimônio Cultural Brasileiro

O Patrimônio Cultural Brasileiro é definido pela Constituição Nacional de 1988 da seguinte forma:

Art. 216 – Constitui patrimônio cultural brasileiro os bens de natureza material e imaterial, tomados individualmente ou em conjunto, portadores de referência à identidade, à ação, à maioria dos diferentes grupos formadores da sociedade brasileira, nos quais se incluem:

(...);

CODIGO: RT-17.00.0000/0N4-003	EMIÇÃO: Agosto / 2010	Folha: 36
APROVAÇÃO:/...../.....	VERIFICAÇÃO:/...../.....	REVISÃO: 0

Parágrafo V – os conjuntos urbanos e sítios de valor histórico, paisagístico, artístico, arqueológico, paleontológico, ecológico e científico.

Assim, a Constituição Brasileira atualmente em vigor assegura ao patrimônio arqueológico a categoria de patrimônio cultural a ser institucionalmente protegido. Tal condição é também reiterada pelo fato do Brasil ser signatário de uma série de resoluções elaboradas em convenções internacionais direcionadas à atualização de conceitos, normas e práticas aplicáveis ao gerenciamento dos patrimônios culturais nacionais, tais como: a Carta de Atenas, de 1931; a Conferência UNESCO- Nova Déli, de 1956; a Carta de Veneza, de 1964; as Normas de Quito, de 1968; a 15ª Sessão da UNESCO em Paris, de 1968; a Carta de Nairóbi, de 1976; e a Carta de Burra, de 1980, entre outras.

A Carta Internacional sobre Conservação e Restauração de Monumentos e Sítios, elaborada em Veneza (1964), por exemplo, enfatiza a importância da ação interdisciplinar no gerenciamento, estudo e preservação do patrimônio edificado, ressaltando a contribuição da pesquisa arqueológica e histórica no processo de intervenção no bem cultural.

A Carta para Proteção e a Gestão do Patrimônio Arqueológico, elaborada em Lausanne (1990) pelo ICOMOS/ICAHN, por sua vez, esclarece em seu artigo primeiro que o patrimônio arqueológico deve compreender a totalidade material do produto da ação do homem passível de resgate por metodologias arqueológicas. Devendo, dessa forma, abranger todos os vestígios da existência humana, ou seja, os lugares onde há indícios de suas atividades pretéritas, independente de sua magnitude, podendo ser monumentos, ruínas, estruturas, ou vestígios abandonados de todo tipo; na superfície, no subsolo, ou sob as águas, assim como o material a eles associados.

A Carta de Lausanne também reafirma a importância do patrimônio arqueológico como elemento identificador das raízes socioculturais das populações humanas, destacando as políticas de proteção ao patrimônio como mecanismo de preservação e planejamento de intervenções junto ao mesmo. Enfatiza também a importância de medidas legislativas de gerenciamento das ações referentes à manutenção da integridade dos sítios arqueológicos.

Ademais, a preservação dos recursos arqueológicos do país é oficialmente assegurada por um vasto corpo legislativo que vem sendo aprimorado ao longo do tempo, sobretudo com a adoção de medidas mais eficazes, incluindo algumas de caráter punitivo, visando garantir o gerenciamento e a manutenção do acervo arqueológico nacional. O **patrimônio arqueológico brasileiro** é um bem público sob a tutela da União, reconhecido e protegido pela legislação, tendo por gestor o IPHAN – Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional.

A legislação específica que rege esse tema está representada pelos seguintes atos:

- Lei nº. 3.924, de 26/07/1961, que proíbe a destruição ou mutilação, para qualquer fim, da totalidade ou parte das jazidas arqueológicas, o que é considerado crime contra o Patrimônio Nacional;
- Resolução CONAMA nº. 01, de 23/01/1986, que estabelece que os sítios e monumentos arqueológicos devam ser objeto de consideração para a emissão das licenças Prévia, de Instalação e Operação de empreendimentos que causem impacto significativo ao meio ambiente;
- Portaria SPHAN/MinC nº. 07, de 01/12/1988, que normaliza e legaliza as ações de intervenção junto ao Patrimônio Arqueológico Nacional;
- Portaria IPHAN/MinC nº. 230, de 17/12/2002, que define o escopo dos estudos arqueológicos a ser desenvolvidos nas diferentes fases de licenciamento ambiental.

CODIGO: RT-17.00.0000/0N4-003	EMISSÃO: Agosto / 2010	Folha: 37
APROVAÇÃO:/...../.....	VERIFICAÇÃO:/...../.....	REVISÃO: 0

E ainda, pela legislação estadual:

- Resolução SMA/SP – nº. 34, de 27/08/03, que dispõe sobre as medidas necessárias à proteção do patrimônio arqueológico e pré-histórico quando do licenciamento ambiental de empreendimentos.

Quanto aos **bens de interesse histórico e arquitetônico**, estes também são contemplados por legislação específica, tanto federal, quanto estadual e municipal. As três esferas de poder instituíram o tombamento como instrumento de tutela do patrimônio.

O Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional – IPHAN instituiu o tombamento através do Decreto-Lei nº 25, de 30 de novembro de 1937, versando que:

Art. 1º – Constitui o patrimônio histórico e artístico nacional o conjunto dos bens móveis e imóveis existentes no País e cuja conservação seja de interesse público, quer por sua vinculação a fatos memoráveis da história do Brasil, quer por seu excepcional valor arqueológico ou etnográfico, bibliográfico ou artístico.

O Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico, Arqueológico, Artístico e Turístico do Estado de São Paulo – CONDEPHAAT, criado pela Constituição Estadual, disciplinou o processo de tombamento através do Decreto Estadual nº 13.426 de 16 de março de 1979, revogado pelo de nº 20.955, de 1º de junho de 1983 – exceto quanto aos Artigos 134 a 149 que permanecem em vigor por força do Artigo 158 do Decreto 50.941. O citado Artigo 149 cria a proteção estadual aos bens tombados pela nação no território do Estado de São Paulo:

Art. 149 – Os bens tombados na área do Estado pela Diretoria do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional serão inscritos nos Livros do Tombo respectivos, a fim de se beneficiarem com obras e iniciativas do Conselho respeitada a legislação federal aplicável à espécie.

Em âmbito da legislação municipal, o Conselho Municipal de Preservação do Patrimônio Histórico, Cultural e Ambiental de São Paulo – CONPRESP e o instrumento de tombamento do Município de São Paulo foram criados pela Lei nº 10.032 de 27 de dezembro de 1985, alterada pela Lei nº 10.236 de 16 de dezembro de 1986, também alterada pela Lei nº 14.516, de 11 de outubro de 2007. Entre suas deliberações, está o tombamento de bens móveis e imóveis.

Portanto, estando em conformidade com tais diretrizes normativas e operacionais fornecidas pelos instrumentos supracitados, os trabalhos investigativos de campo do diagnóstico do patrimônio cultural arqueológico e histórico para a Linha 17 – Ouro foram devidamente comunicados ao IPHAN, salientando, conforme estabelecido pela Portaria IPHAN / MinC nº 230, que não foram realizadas atividades que viessem intervir nos estratos pedológicos do terreno, seja na superfície do solo, seja na subsuperfície,.

Ainda, de acordo com os preceitos e medidas cabíveis no que tange aos estudos que envolvem o patrimônio cultural arqueológico e histórico, ao presente estudo diagnóstico caberá protocolo junto à Superintendência Regional do IPHAN em São Paulo – IPHAN/SP, para a devida apreciação e a indicação das medidas julgadas cabíveis.

3.2.8) Desapropriações e Reassentamentos

A desapropriação é o procedimento administrativo pelo qual o Poder Público, mediante prévia declaração de utilidade pública ou interesse social, impõe ao proprietário a perda do bem, substituindo-o em seu patrimônio por indenização justa e prévia do imóvel, a valor de mercado,

CODIGO: RT-17.00.0000/0N4-003	EMISSÃO: Agosto / 2010	Folha: 38
APROVAÇÃO:/...../.....	VERIFICAÇÃO:/...../.....	REVISÃO: 0

determinado mediante acordo ou sentença judicial, com base em laudo de perícia de avaliação do imóvel. O valor recebido a título de indenização deve possibilitar ao proprietário a aquisição de imóvel equivalente.

A fase executória, do procedimento de desapropriação, pode ser administrativa ou judicial, compreendendo os atos pelos quais o Poder Público promove a desapropriação, ou seja, adota as medidas necessárias à efetivação da desapropriação, pela integração do bem no patrimônio público.

Assim, ao requisitar áreas para a construção de estações e pátio de manobras, entre outras, o empreendimento envolve a desapropriação por utilidade pública ou a compra direta da propriedade.

As ações de desapropriação e conseqüente remoção (deslocamento compulsório) de população e atividades econômicas devem atender os direitos legais dos afetados, os quais têm como marco jurídico legal superior a exigência do atendimento à função social da propriedade expreso no inciso XXIII do artigo 5º da Constituição Federal e o Direito à Moradia, igualmente protegido constitucionalmente, e por diversos outros instrumentos legais, entre os quais se destaca o Estatuto da Cidade.

Quanto a atividades econômicas afetadas, o ordenamento legal vigente limita bastante as opções de indenização de prejuízos. Embora o “ponto” comercial tenha valor de mercado, a indenização do “ponto” não tem amparo legal explícito em processos de desapropriação. Empresários de médio porte para cima geralmente têm condições econômicas para recorrer à Justiça, sendo que há jurisprudência tanto no sentido de reconhecer o direito a compensações como de negá-lo. Pequenos comerciantes e micro-empresendedores em geral não têm condições práticas de acesso a processos judiciais. Adicionalmente, os meios de prova baseiam-se na contabilidade e na demonstração de lucros cessantes, o que costuma ser difícil para pequenos negócios

3.2.9) Unidades de Conservação

As unidades de conservação são *“espaços territoriais e seus recursos ambientais, incluindo as águas jurisdicionais, com características naturais relevantes, legalmente instituídos pelo Poder Público, com objetivos de conservação e limites definidos, sob regime especial de administração, ao qual se aplicam garantias adequadas de proteção”* (art. 2º, I, da Lei 9.985/2000).

As unidades de conservação inserem-se no conceito de área protegida, levando-se em conta a sua definição: *“área definida geograficamente, que é destinada, ou regulamentada, e administrada para alcançar objetivos específicos de conservação”*

As unidades de conservação, integrantes do Sistema Nacional de Gerenciamento de Unidades de Conservação – SNUC, segundo a Lei 9.985/2000, dividem-se em dois grupos, com características específicas: Unidades de proteção Integral e Unidades de Uso Sustentável.

Vale destacar, ainda, que no processo de licenciamento ambiental a obrigatoriedade da *compensação ambiental* está declaradamente apoiada pela Lei 9.985/2000, nos seguintes termos: *“nos casos de licenciamento ambiental de empreendimentos de significativo impacto ambiental, assim considerado pelo órgão ambiental e respectivo relatório EIA-RIMA, o empreendedor é obrigado a apoiar a implantação e manutenção de unidades de conservação do Grupo Proteção Integral, de acordo com o disposto neste artigo e no regulamento desta lei”* (art. 36, caput).

CODIGO: RT-17.00.0000/0N4-003	EMIÇÃO: Agosto / 2010	Folha: 39
APROVAÇÃO:/...../.....	VERIFICAÇÃO:/...../.....	REVISÃO: 0

Levam-se, aqui, à prática os princípios do usuário-pagador, do poluidor pagador, da prevenção, da precaução e da reparação.

3.3) Legislação Urbana

Todas as instalações físicas da Linha 17 - Ouro serão implantadas no município de São Paulo, com o que o empreendimento está sujeito à legislação urbana da Capital. Assim, a legislação pertinente ao estudo abrange: uso e ocupação do solo no município de São Paulo que consta do Plano Diretor e dos Planos Diretores Regionais; a Lei Orgânica Municipal e o Código de Obras do Município.

Ao Município compete, privativamente, legislar e administrar sobre os assuntos de interesse local, competência que exerce com plenitude e sem qualquer subordinação, nos termos do Artigo 30, inciso I da Constituição Federal.

3.3.1) Plano Diretor Estratégico Municipal e Planos Regionais Estratégicos

O Plano Diretor Estratégico do Município de São Paulo, instituído pela Lei nº13.430/02 como mecanismo da política de desenvolvimento urbano define, seja para os agentes públicos, seja para os privados, as diretrizes de planejamento e gestão do município, observando parâmetros de sustentabilidade e equidade.

Estabelece no seu processo de planejamento o cumprimento de prioridades levando em consideração os planos nacionais, estaduais e regionais, além do Plano Plurianual, as Diretrizes Orçamentárias e o Orçamento Anual. Conta ainda com o Estatuto da Cidade, Lei Federal nº 10.257 de 2001, que instituiu novos instrumentos legais para os processos de ordenação territorial e desenvolvimento socioeconômico.

Por sua vez, os Planos Regionais Estratégicos - PRE, conforme definido no Plano Diretor Estratégico, respondem a todas as premissas gerais já estabelecidas para o município e têm seu teor mais ajustado às necessidades daquele território, já que considera suas peculiaridades e conta com a participação da população daquela subprefeitura. A Linha 17-Ouro interligará as regiões Sul e Sudoeste do Município de São Paulo, passando por áreas das subprefeituras do Jabaquara, Vila Mariana e Santo Amaro.

Cada subprefeitura abarca mais de um distrito municipal e têm autonomia para elaborar e gerir estes Planos sob a supervisão e com o suporte técnico da Secretaria Municipal de Planejamento.

Os principais eixos dos Planos Regionais são:

“Art. 275 – Os Planos Regionais Estratégicos das Subprefeituras constituem partes integrantes do Plano Diretor Estratégico do Município de São Paulo e são instrumentos determinantes das ações dos agentes públicos e privados no território de cada Subprefeitura.

§ 1º. Os Planos Regionais Estratégicos das Subprefeituras estão contemplados nos Anexos numerados de I a XXXI, correspondentes aos Livros numerados de I a XXXI, segundo a ordem de denominações das Subprefeituras estabelecida na Lei nº 13.399, de 1º de agosto de 2002.

CODIGO: RT-17.00.0000/0N4-003	EMISSION: Agosto / 2010	Folha: 40
APROVAÇÃO:/...../.....	VERIFICAÇÃO:/...../.....	REVISÃO: 0

§ 2º. Cada Anexo e correspondente Livro a que se refere o parágrafo anterior, contém a íntegra das disposições legais do Plano Regional Estratégico de cada Subprefeitura e seus respectivos documentos complementares em forma de Quadros e Mapas.” do Cap. I.

3.3.1.1) Uso do Solo

Das Políticas de Desenvolvimento Urbano previstas no PDE na Seção II do Cap.III do Meio Ambiente e do Desenvolvimento Urbano na Sub-seção I da Urbanização e do Uso do Solo, no que diz respeito a sua compatibilidade com as premissas do plano, destacam-se as seguintes disposições:

“II - estimular o crescimento da Cidade na área já urbanizada, dotada de serviços, infraestrutura e equipamentos, de forma a otimizar o aproveitamento da capacidade instalada e reduzir os seus custos;

III - promover a distribuição de usos e a intensificação do aproveitamento do solo de forma equilibrada em relação à infraestrutura, aos transportes e ao meio ambiente, de modo a evitar sua ociosidade ou sobrecarga e otimizar os investimentos coletivos;

VII - otimizar o aproveitamento dos investimentos urbanos realizados e gerar novos recursos, buscando reduzir progressivamente o déficit social representado pela carência de infraestrutura urbana, de serviços sociais e de moradia para a população de mais baixa renda;” do Art. 76.

Considerando-se a implantação da Linha 17, os objetivos acima mencionados seriam satisfatoriamente contemplados, desde que as diretrizes e ações previstas no Art. 77 e 78 respectivamente sejam respeitadas, destacando-se:

“III - a promoção de adensamento construtivo e populacional em áreas de urbanização em desenvolvimento com capacidade de suporte da infraestrutura instalada;

VII - a revisão da legislação de parcelamento, uso e ocupação do solo, considerando as condições ambientais, capacidade da infraestrutura, circulação e transporte coletivo;” do Art. 27.

3.3.1.2) Transportes

Ainda em se tratando das Políticas de Desenvolvimento Urbano, porém na Sub-seção III que trata da Circulação Viária e Transportes, os itens apresentados a seguir foram selecionados de acordo com sua afinidade com os objetivos da implementação da Linha 17.

“I - garantir e melhorar a circulação e o transporte urbano proporcionando deslocamentos intra e interurbanos que atendam às necessidades da população;

II - priorizar o transporte coletivo ao transporte individual;

III - tornar mais homogênea a acessibilidade em toda a área urbanizada da Cidade;

IV - aumentar a acessibilidade e mobilidade da população de baixa renda;

V - proporcionar maior segurança e conforto aos deslocamentos de pessoas e bens, com redução dos tempos e custos;

CODIGO: RT-17.00.0000/0N4-003	EMISSÃO: Agosto / 2010	Folha: 41
APROVAÇÃO:/./.....	VERIFICAÇÃO:/./.....	REVISÃO: 0

VI - reduzir a ocorrência de acidentes e mortes no trânsito;

VII - tornar o sistema de transporte coletivo um provedor eficaz e democrático de mobilidade e acessibilidade urbana;

IX - ampliar e melhorar as condições de circulação de pedestres e de grupos específicos, como idosos, portadores de deficiência especial e crianças;

X - garantir a universalidade do transporte público;

XII - reduzir a carga poluidora gerada pelo sistema de transportes, incluindo a implantação gradativa de ônibus movidos a fonte de energia limpa, de modo a respeitar os índices de qualidade ambiental definidos pela legislação do órgão técnico competente;

XV - garantir e melhorar a ligação do Município de São Paulo com a região metropolitana, com o país e com o exterior.” do Art. 82.

As diretrizes elencadas a seguir, do Art. 83, ilustram bem a afinidade entre a implementação da Linha 17 como meio para alcançar os objetivos descritos anteriormente expressados no PDE.

“I - a articulação de todos os meios de transporte que operam no Município em uma rede única, de alcance metropolitano, integrada física e operacionalmente;

III - a adequação da oferta de transportes à demanda, compatibilizando seus efeitos indutores com os objetivos e diretrizes de uso e ocupação do solo, contribuindo, em especial, para a requalificação dos espaços urbanos e fortalecimento de centros de bairros;

VIII - o incentivo ao uso de tecnologias veiculares que reduzam a poluição ambiental e elevem as condições de conforto e segurança dos passageiros e transeuntes;

IX - a viabilidade econômica, financeira, jurídica e operacional da implantação de fonte alternativa de receita, que onere os proprietários de veículos automotores privados que circulam na Cidade, vinculada à ampliação da rede de infra-estrutura viária de interesse para o transporte coletivo, e especialmente à rede metroviária prevista neste Plano Diretor;” Art. 83

Para a harmonia entre os interesses expressados no PDE e a implantação da Linha 17, há que se considerar ainda as ações estratégicas descritas no PDE sobre os transportes e sobre a mobilidade de forma a garantir o cumprimento dos objetivos iniciais. Seguem assinaladas as ações mais explicitamente ligadas à implantação do novo trecho da linha metroviária, que constam do Art.84:

“I - implantar Rede Integrada de Transporte Público Coletivo, integrando o sistema metropolitano e o sistema municipal de ônibus, reorganizado e racionalizado;

II - implantar bilhete único com bilhetagem eletrônica em toda a rede de transporte coletivo, de forma a permitir a implantação de uma política de integração tarifária justa para o usuário e eficiente para o sistema;

V - implantar sistema diferenciado de transporte coletivo com tarifas especiais para atrair o usuário de automóvel;

CODIGO: RT-17.00.0000/0N4-003	EMISSÃO: Agosto / 2010	Folha: 42
APROVAÇÃO:/...../.....	VERIFICAÇÃO:/...../.....	REVISÃO: 0

VII - promover gradativamente a adequação da frota de transporte coletivo às necessidades de passageiros portadores de necessidades especiais;

XVII - participar da implantação das novas linhas do Metrô, bem como da revitalização das linhas ferroviárias para transporte de passageiros ajudando a viabilizar os investimentos com a definição de Operações Urbanas Consorciadas ou Áreas de Intervenção Urbana no entorno dos projetos”.

3.3.2) Lei Orgânica do Município de São Paulo

A lei orgânica tem como função definir as atribuições e competências do município. No caso de São Paulo a lei de 1990 foi revista em 2005 e aprovada sob o número nº 14.004. Cabe aqui destacar os princípios e as diretrizes que a moderam:

I - a prática democrática;

II - a soberania e a participação popular;

III - a transparência e o controle popular na ação do governo;

IV - o respeito à autonomia e à independência de atuação das associações e movimentos sociais;

V - a programação e o planejamento sistemáticos;

VI - o exercício pleno da autonomia municipal;

VII - a articulação e cooperação com os demais entes federados;

VIII - a garantia de acesso, a todos, de modo justo e igual, sem distinção de origem, raça, sexo, orientação sexual, cor, idade, condição econômica, religião, ou qualquer outra discriminação, aos bens, serviços, e condições de vida indispensáveis a uma existência digna;

IX - a acolhida e o tratamento igual a todos os que, no respeito da lei, afluem para o Município;

X - a defesa e a preservação do território, dos recursos naturais e do meio ambiente do Município;

XI - a preservação dos valores históricos e culturais da população.” do Art. 2º.

Sobre o Planejamento Municipal, a lei elenca os planos que integram o processo de planejamento, são estes: o Plano Diretor, o Plano Plurianual e os Planos Regionais ou Setoriais, locais e específicos. Cabe ao município na forma desta lei levantar, gerir e atualizar dados de todos os segmentos de interesse da cidade e, por conseguinte dos munícipes criando informações e indicadores de forma a permitir a avaliação da gestão da cidade por seus cidadãos. Vale ressaltar no Cap. I da Política Urbana do Título V do Desenvolvimento do Município, o seguinte artigo:

“Art. 149-A - A lei ordenará a paisagem urbana, promovendo-a em seus aspectos estético, cultural, funcional e ambiental, a fim de garantir o bem-estar dos habitantes do Município, considerando, de modo integrado, o conjunto de seus elementos, em especial os sistemas estruturais, viário e de transporte público, a topografia, os cursos d'água, as

CODIGO: RT-17.00.0000/0N4-003	EMISSÃO: Agosto / 2010	Folha: 43
APROVAÇÃO:/...../.....	VERIFICAÇÃO:/...../.....	REVISÃO: 0

linhas de drenagem e os fundos de vales, como eixos básicos estruturadores da paisagem. (Acrescentado pela Emenda 24/01)”

No Cap.IV que dispõe sobre o Transporte Urbano, assim como suas aceções sobre o Planejamento Municipal fundamentalmente esta lei se ampara no PDE com o intuito de efetivar o processo de planejamento da cidade. Conforme pode ser observado no artigo 174.

“Art. 174 - O sistema local de transporte deverá ser planejado, estruturado e operado de acordo com o Plano Diretor, respeitadas as interdependências com outros Municípios, o Estado e a União.

§ 1º - Lei disporá sobre a rede estrutural de transportes, que deverá ser apresentada pelo Poder Executivo, em conjunto com o Plano Diretor e periodicamente atualizada.

§ 2º - No planejamento e implantação do sistema de transportes urbanos de passageiros, incluídas as vias e a organização do tráfego, terão prioridade a circulação do pedestre e o transporte coletivo.

§ 3º - O Plano Diretor deverá prever tratamento urbanístico para vias e áreas contíguas à rede estrutural de transportes com o objetivo de garantir a segurança dos cidadãos e do patrimônio ambiental, paisagístico e arquitetônico da cidade.”

Sobre o meio ambiente, a que esta lei se refere no Cap. V, fica instituído que é dever do Município em conjunto com o Estado e a União, assegurar sua salvaguarda, manutenção, proteção, recuperação e melhoria, seja esse, o meio ambiente urbano ou natural. Através de recursos legais definidos no PDE de forma geral e com maior detalhe a partir dos PREs, da lei de uso e ocupação do solo e da lei de zoneamento. Dentre outras atribuições desta lei para com o meio ambiente, pode-se citar o seguinte artigo para ilustração de seu caráter:

Art. 181 - O Município, mediante lei, organizará, assegurada a participação da sociedade, sistema de administração da qualidade ambiental, proteção, controle e desenvolvimento do meio ambiente e uso adequado dos recursos naturais, para coordenar, fiscalizar e integrar as ações de órgãos e entidades da administração pública direta e indireta, no que respeita a:

I - formulação de política municipal de proteção ao meio ambiente;

II - planejamento e zoneamento ambientais;

III - estabelecimento de normas, critérios e padrões para a administração da qualidade ambiental;

IV - conscientização e educação ambiental e divulgação obrigatória de todas as informações disponíveis sobre o controle do meio ambiente;

V - definição, implantação e controle de espaços territoriais e seus componentes a serem especialmente protegidos, sendo a sua alteração e/ou supressão permitidos somente através de lei específica.

Parágrafo único - O Executivo deverá apresentar e prestar contas anualmente à Câmara Municipal de São Paulo e à população projeto contendo metas sobre a preservação, defesa, recuperação, conservação e melhoria do meio ambiente. (Acrescentado pela Emenda 13/92)

CODIGO: RT-17.00.0000/0N4-003	EMISSÃO: Agosto / 2010	Folha: 44
APROVAÇÃO:/...../.....	VERIFICAÇÃO:/...../.....	REVISÃO: 0

3.3.3) Código de Obras e Edificações

O Código de Obras e Edificações - COE de São Paulo foi instituído pela Lei nº 11.228 de 1992, fixando as regras gerais para a elaboração do projeto, o licenciamento, a construção e a manutenção e utilização de qualquer edificação no município. Cabe destacar que este código foi ampliado pela Lei nº 11.345 em 1993, que definiu normas de adequação das edificações às pessoas portadoras de necessidades especiais.

O desenvolvimento do projeto da Linha 17 - Ouro, sendo uma obra civil e de caráter público, deverá obedecer às regras construtivas estabelecidas para as construções previstas no COE. Dessa forma uma questão relevante para o projeto se refere à “acessibilidade universal”.

Nesse quesito, aliás, deve ser ressaltado que os projetos das estações e seus entornos deverão atender, ainda, a legislação federal sobre o tema. O Decreto Federal nº 5.296/2004, que regulamenta as Leis nº 10.048/2000 e 10.098/2000 estabelece normas gerais e critérios para a promoção da acessibilidade para pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida, sendo que os projetos de transporte público ficam sujeitos ao seu cumprimento.

3.4) Compatibilidade com Planos e Projetos Co-localizados

Neste item serão abordados os planos e projetos (na sua maioria, intervenções de agentes públicos) com relevância urbana, que apresentam alguma interface com a implantação da Linha 17 - Ouro.

Embora sejam instrumento de lei, instituídas por lei municipal específica ou pelo próprio Plano Diretor Estratégico, as Operações Urbanas Consorciadas - OUC, as Áreas de Intervenção Urbana - AIU, os Projetos Viários de Transportes Coletivos, assim como os Projetos Complementares à própria Linha 17 – Ouro, são, entre outras, algumas propostas de intervenção que abarcam uma série de transformações urbanas e ambientais e, portanto serão tratados como Planos e Projetos Co-localizados.

3.4.1) Operações Urbanas Consorciadas – OUC

A Operação Urbana Consorciada é um instrumento legal que permite determinar um conjunto de ações e medidas que visa à melhoria urbanística, social e ambiental de determinada área da cidade, geridas pelo poder público e realizadas com a participação dos proprietários de imóveis, moradores e investidores privados. O perímetro dessas áreas deve ser determinado por lei municipal específica com base no PDE.

Estas operações podem se valer de todos os mecanismos legais contidos no Estatuto da Cidade para atingir seus objetivos, como por exemplo, a Outorga Onerosa do Direito de Construir, que, em síntese, permite a construção acima do coeficiente de aproveitamento básico (com efeito, coeficiente de aproveitamento é a relação entre a área edificável e a área do terreno, estipulado pelo PDE) e alterações de uso mediante contrapartida financeira.

Todavia essa contrapartida financeira, calculada de acordo com os coeficientes básico e máximos estabelecidos pelo PDE e pelos PREs onde as OUCs, devem ser detalhadas e utilizadas exclusivamente na área definida para a operação urbana. A lei municipal que criou as OUCs é também aquela que permite a emissão de Certificados de Potencial Adicional de Construção – CEPACs. Estes certificados têm por finalidade o financiamento das transformações previstas pela operação, por isso são negociados antes do início da operação

CODIGO: RT-17.00.0000/0N4-003	EMISSÃO: Agosto / 2010	Folha: 45
APROVAÇÃO:/...../.....	VERIFICAÇÃO:/...../.....	REVISÃO: 0

de fato e assim como as contrapartidas financeiras que vêm posteriormente subsidiar as OUCs, somente poderão ser aplicados na área da OUC em questão.

Conforme pode ser conferido no § 1º do artigo 23 do Estatuto da Cidade: “Os recursos obtidos pelo Poder Público municipal na forma do inciso VI deste artigo serão aplicados exclusivamente na própria operação urbana consorciada.” Ainda, no artigo 34: “A lei específica que aprovar a operação urbana consorciada poderá prever a emissão pelo Município de quantidade determinada de certificados de potencial adicional de construção, que serão alienados em leilão ou utilizados diretamente no pagamento das obras necessárias à própria operação. § 1º. Os certificados de potencial adicional de construção serão livremente negociados, mas conversíveis em direito de construir unicamente na área objeto da operação.”

A **Operação Urbana Consorciada Água Espreada**, em especial, manterá uma interface direta com a Linha 17 – Ouro.

3.4.2) Áreas de Intervenções Urbanas – AIU

As Áreas de Intervenção Urbana – AIU fazem parte do rol de instrumentos legais criados para implementação das políticas urbanas. Nas AIUs, podem ser utilizados todos os mecanismos legais contidos no Estatuto da Cidade, assim como nas OUCs, mas que diferentemente destas, não incide na questão de função social da propriedade, ou seja, não permite o parcelamento, edificação ou utilização compulsórias.

Sua finalidade, como as OUCs, também é a de promover transformações urbanísticas, porém intervindo diretamente na criação de áreas de proteção sejam elas de interesse histórico e cultural, ambiental ou apenas espaços públicos de lazer ou reserva fundiária para implantação de equipamentos urbanos e comunitários. Ou ainda a criação de programas habitacionais e regularização fundiária.

Para o atendimento de finalidades estabelecidas pelos PREs para as AIUs, a prefeitura pode desenvolver parcerias com outros agentes públicos de todas as esferas de governo e com agentes privados.

No caso específico da Linha 17 – Ouro, interface direta se dará com a **AIU 6 - Aeroporto de Congonhas**, que visa à integração de seu entorno, compatibilizando o uso gerado por seu uso especial ao território das subprefeituras que lhes são limítrofes, requalificando o porte de uso metropolitano.

Considerando que o Aeroporto de Congonhas é um equipamento de transporte de caráter regional de enorme abrangência, sua acessibilidade é questão primordial para que seu desempenho seja adequado e para o desenvolvimento das melhorias urbanas que almeja para seu entorno. Nesse sentido, a instalação da Linha 17 - Ouro, garantirá a sinergia necessária para que implantação de outros subsistemas de transportes conecte estes dois grandes equipamentos urbanos e que, a partir destes, as transformações urbanísticas possam se desenrolar.

3.4.3) Projetos Viários de Transporte Coletivo Público

Sob o ponto de vista do transporte público, a área sob influência da Linha 17 – Ouro, quando totalmente implantada nos seus trechos 1, 2 e 3, compreenderá os bairros das regiões sul, sudoeste e oeste do município de São Paulo como Santo Amaro, Morumbi, Jabaquara, Campo Belo, Brooklin, Jd. Miriam, Chácara Flora, Itaim Bibi, Campo Limpo, Vila Sônia, Caxingui, e os

CODIGO: RT-17.00.0000/0N4-003	EMISSÃO: Agosto / 2010	Folha: 46
APROVAÇÃO:/...../.....	VERIFICAÇÃO:/...../.....	REVISÃO: 0

municípios de Embu, Itapeverica da Serra, Taboão da Serra, Osasco, Diadema, Santo André e São Bernardo do Campo, tendo como principais corredores as avenidas Jabaquara, Armando Arruda Pereira, Bandeirantes, Washington Luís, Jornalista Roberto Marinho, Santo Amaro, Adolfo Pinheiro e Eng. Luiz Carlos Berrini, Francisco Morato, entre outras. Estas vias fazem parte do sistema viário estrutural e proporcionam a ligação dessas regiões com as linhas de Metrô e com a área central e o centro expandido. A área de influência inclui também os municípios da Baixada Santista que terá o Terminal de Ônibus Rodoviário de Jabaquara, anexo à Estação Jabaquara, como local de integração com a Linha 17 – Ouro.

Tendo esta linha uma configuração perimetral, virá desempenhar a função de articulação da rede de trilhos na área de influência. Através de seus trechos 1, 2 e 3, integrará com o Metrô nas estações São Judas e Jabaquara da Linha 1- Azul, na futura Estação Água Espraiada com as linhas 5 – Lilás e 18 – Marron e na Estação São Paulo-Morumbi da Linha 4 – Amarela, e com a CPTM na Estação Morumbi da Linha 9 – Esmeralda.

Especificamente na região sudoeste do município de São Paulo verificam-se projetos viários e de transporte coletivo de grande importância na região da Linha 17 – Ouro, com destaque para: a interseção em desnível das avenidas Santo Amaro e Jornalista Roberto Marinho; o projeto Nova Bandeirantes; a implantação do Corredor Diadema Brooklin e finalmente a reestruturação do sistema de ônibus em São Paulo.

3.4.3.1) Interseção das Avenidas Santo Amaro e Jornalista Roberto Marinho

A extensão da avenida Jornalista Roberto Marinho integrante da Operação Urbana Água Espraiada, prevê a implantação de interseção em desnível entre as avenidas Jornalista Roberto Marinho e Santo Amaro.

A Prefeitura do Município de São Paulo, através da Emurb (Empresa Municipal de Desenvolvimento Urbano), já elaborou um projeto para construção de um viaduto nesta interseção; no entanto, tal projeto deverá sofrer adequações para que a infraestrutura a ser implantada não venha a comprometer no futuro a implantação da Estação Água Espraiada (Linha 5-Lilás).

A Companhia do Metropolitano e a Prefeitura do Município de São Paulo estão desenvolvendo um acordo de modo que a verba prevista para a construção seja repassada ao Metrô, que irá executar as alterações necessárias no projeto e construir o viaduto já adequado ao projeto da Linha 5-Lilás.

3.4.3.2) Projeto Nova Bandeirantes

A Prefeitura de São Paulo e o governo do Estado firmaram em 2006 um convênio para o desenvolvimento de um projeto batizado de Nova Bandeirantes, que pretende reservar faixas exclusivas para caminhões na Av.dos Bandeirantes.

O projeto foi apresentado em audiência pública, em maio de 2006, e com investimentos estimados em R\$ 200 milhões, será executado em três fases, contemplando um projeto paisagístico e ambiental que prevê a ampliação do número de faixas de circulação nos dois sentidos da via, a eliminação de todos os cruzamentos existentes, a construção de novos viadutos e alças de acesso, além de passarelas de pedestres.

Na primeira fase do projeto, orçada em R\$ 30 milhões, é prevista a ampliação do número de faixas nas duas pistas de quatro para cinco, sendo as duas centrais destinadas ao trânsito exclusivo de caminhões, o que deverá melhorar o tráfego na avenida e o acesso dos carros às

CODIGO: RT-17.00.0000/0N4-003	EMIÇÃO: Agosto / 2010	Folha: 47
APROVAÇÃO:/...../.....	VERIFICAÇÃO:/...../.....	REVISÃO: 0

108 ruas transversais, já que os caminhões não vão mais circular pelas faixas da direita. Ainda nesta fase, deverão ser eliminados pelo menos três cruzamentos - sob o Viaduto Santo Amaro, na Rua João Carlos Malet e na Alameda Tupinás – e implantada grande parte da compensação das áreas verdes e do projeto paisagístico.

Nas fases posteriores, as inclinações em curvas serão corrigidas, três semáforos devem ser removidos, dois novos retornos próximos à avenida Santo Amaro instalados e novas passarelas e acesso à rodovia dos Imigrantes instalados.

3.4.3.3) Linha 15 (Vila Maria / Água Espraiada)

A revisão da Rede Básica do Metrô, elaborada em 2006 a partir dos resultados da Pesquisa O/D 97, permitiu a elaboração da Rede Essencial do Metrô-2020, consolidando a diretriz de traçado da Linha 5 - Lilás, numa primeira fase, de Capão Redondo à Chácara Klabin, integrando-se às linhas 1 e 2 do Metrô e Linha 9 - Esmeralda da CPTM.

Numa segunda fase em que a Linha 5 - Lilás será estendida da Chácara Klabin até Bresser/Mooça, é prevista a integração com a futura Linha 15 (Vila Maria / Água Espraiada), proveniente do centro da cidade pelas avenidas Brigadeiro Luiz Antônio e Santo Amaro.

A articulação entre as Linha 5 - Lilás e Linha 17 - Ouro se dará na Estação Água Espraiada, onde está prevista ainda a implantação de uma nova interseção em desnível (viaduto) entre as avenidas Santo Amaro e Jornalista Roberto Marinho.

3.4.3.4) Corredor Diadema-Brooklin

O Corredor Diadema/Brooklin consiste na interligação da região Sul (Brooklin) da cidade de São Paulo com o município vizinho de Diadema através de um sistema de ônibus que se desenvolve ao longo das avenidas Presidente Kennedy, em Diadema, Cupecê, Vereador João de Lucca, Professor Vicente Rao, Roque Petroni Jr. e Luis Carlos Berrini no município de São Paulo.

Parcialmente implantado, sua operação teve início em dezembro de 2000 com a linha metropolitana Diadema / Brooklin, intitulada *Metra Class*, que liga a Avenida Presidente Kennedy ao lado do Terminal Metropolitano de Diadema e a estação Berrini da Linha 9- Esmeralda da CPTM (Osasco – Jurubatuba), servindo os usuários através de 23 veículos microônibus a diesel com portas na lateral direita, cobrança eletrônica embarcada por bilhete magnético, sem integração no Terminal Metropolitano de Diadema. Em setembro de 2003, começou a operar a linha Diadema / Shopping Morumbi.

Estas linhas, gerenciadas pela EMTU (Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos), constituem-se nas precursoras das linhas troncais metropolitanas que irão operar no Corredor de Qualidade Diadema/Brooklin que ampliará a mobilidade e a acessibilidade das pessoas que se deslocam dos municípios do ABC para os bairros da região Sul da Capital, como Campo Belo, Morumbi além de proporcionar a integração com a Linha 9- Esmeralda da CPTM nas Estações Morumbi e Vila Olímpia.

A implantação do Corredor Diadema/Brooklin possibilitará a operação de uma via exclusiva para ônibus junto ao canteiro central, com uma faixa exclusiva por sentido e faixas de ultrapassagem nos locais mais adequados e, quando implantado na sua totalidade, promoverá a ligação entre os bairros da Vila Olímpia e Brooklin, no município de São Paulo, até o Terminal Metropolitano de Diadema, no município de mesmo nome.

CODIGO: RT-17.00.0000/0N4-003	EMIÇÃO: Agosto / 2010	Folha: 48
APROVAÇÃO:/...../.....	VERIFICAÇÃO:/...../.....	REVISÃO: 0

A primeira etapa do Corredor, atualmente em fase de implantação, refere-se ao trecho de aproximadamente 13 quilômetros de extensão, entre a Estação Morumbi da CPTM e o Terminal Metropolitano de Diadema, com 24 pontos de embarque e desembarque, entre terminais, estações de transferência e pontos de parada.

Os ônibus operarão com porta à esquerda, em faixa exclusiva sem segregação física com pavimentação rígida em toda sua extensão. Os locais de embarque e desembarque dos passageiros estarão posicionados no canteiro central em plataforma coberta com piso de 28 cm de altura, e estarão adequados para proporcionar condições adequadas de acessibilidade e conforto aos usuários: largura de 2,80m da plataforma por sentido; mobiliário básico (bancos, dispositivo de descanso e lixeiras); guias rebaixadas, rampas e outros dispositivos para facilitar o acesso nos pontos de maior demanda; sinalização horizontal e vertical para pedestres e veículos no entorno; comunicação visual.

As linhas de ônibus metropolitanas farão a conexão entre o Terminal Metropolitano de Diadema e a Estação Morumbi da Linha 9-Esmeralda, e na Capital essas pistas exclusivas poderão dar acesso aos ônibus das linhas do município de São Paulo, após estudo de racionalização dos serviços atualmente em operação.

3.4.3.5) Projetos Complementares à Linha 17 - Ouro

Para implantação desta grande obra de infraestrutura, a Linha 17-Ouro, serão necessários alguns projetos complementares de readequação urbana, que são: o Prolongamento da Avenida Perimetral, a canalização do Córrego Antonico e as intervenções propostas para a Praça Roberto Gomes Pedrosa.

⇒ Prolongamento da Avenida Perimetral

O projeto da Avenida Perimetral foi idealizado pela Prefeitura Municipal de São Paulo com o intuito de promover uma nova via de acesso do bairro do Morumbi a Marginal Pinheiros, descongestionando o trânsito das duas alternativas atualmente saturadas, que são as avenidas Giovani Gronchi e Morumbi. Além disso, este projeto se integra a um programa de urbanização da favela de Paraisópolis, também de responsabilidade da Prefeitura de São Paulo.

A execução do trecho desta avenida compreendido entre a Rua Viriato Correia e a Praça Roberto Gomes Pedrosa será uma atribuição do Metro. Com o intuito de integrá-la ao sistema monotrilho, a nova avenida terá mão dupla, com duas faixas por sentido e um canteiro central de 2 metros, dimensão necessária a implantação dos pilares de sustentação da via elevada do monotrilho.

Serão necessárias desapropriações nos terrenos lindeiros aos dois lados da nova avenida para sua implantação. Com o intuito de requalificar o entorno da via, uma vez que esta será inserida nos fundos dos lotes e, para criar uma importante área recreativa a população local, os terrenos sobressalentes da desapropriação, que não forem ocupados pela avenida formarão um corredor verde com áreas de lazer e convivência. Ao longo da Avenida Perimetral, beirando o eixo verde, também será implantada uma ciclovia.

⇒ Canalização do Córrego Antonico

Para implantação da Avenida Perimetral, faz-se necessária a canalização de parte do Córrego Antonico, localizado a Rua Joao de Castro Prado, ao lado do Colégio Porto Seguro. A canalização deste trecho de córrego atualmente degradado, juntamente com a ampliação da área permeável prevista no caminho verde e a execução de dois grandes reservatórios de água

CODIGO: RT-17.00.0000/0N4-003	EMISSÃO: Agosto / 2010	Folha: 49
APROVAÇÃO:/...../.....	VERIFICAÇÃO:/...../.....	REVISÃO: 0

sob a Praça Roberto Gomes Pedrosa, exercerão papel fundamental na melhoria do sistema de drenagem no entorno do Estádio do Morumbi.

⇒ **Reformulação da Praça Roberto Gomes Pedrosa e Adjacências**

Com a implantação da Estação Estádio Morumbi, o Metrô fará uma reformulação na Praça Roberto Gomes Pedrosa com o intuito de abrigar o grande fluxo de pessoas, projetado para aquela região.

O projeto prevê a criação de uma grande praça em três glebas que, atualmente estão desocupadas sendo utilizadas para estacionamento. Esta praça, contará com áreas de convivência e áreas verdes distribuídas em mais de 20 mil m², área de estacionamento para cerca de 1.600 veículos e 2 reservatórios de água com 85 mil m². O projeto também prevê a reformulação da rotatória, melhorando a circulação viária na região do entorno do estádio.

CODIGO: RT-17.00.0000/0N4-003	EMIÇÃO: Agosto / 2010	Folha: 50
APROVAÇÃO:/./.....	VERIFICAÇÃO:/./.....	REVISÃO: 0