



Resolução n.º 169 /CADES/2014, de 05 de dezembro de 2014

Dispõe sobre a aprovação do Parecer Técnico nº 002/CADES/14 elaborado pela Câmara Técnica II – Obras Viárias, Drenagem, Transporte e Habitação, que analisou o Estudo de Impacto Ambiental do Sistema Viário Sul – Tramo Norte.

O Conselho Municipal do Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável - CADES, usando das atribuições e competências que lhe são conferidas por Lei,

R E S O L V E:

Art. 1º - Aprovar o Estudo de Impacto Ambiental do Sistema Viário Sul – Tramo Norte, nos termos propostos pelo Parecer Técnico nº. 11/CADES/2014, da Câmara Técnica II – Obras Viárias, Drenagem, Transporte, e Habitação, na 35ª Reunião Plenária Extraordinária, realizada em 05 de dezembro de 2014.

Art. 2º - Esta Resolução entrará em vigor na data de sua publicação.

São Paulo, 05 de dezembro de 2014.

Wanderley Meira do Nascimento

Secretário Municipal do Verde e do Meio Ambiente
Presidente do Conselho Municipal do Meio Ambiente e
Desenvolvimento Sustentável – CADES

Conselheiros que aprovaram a resolução:

ALESSANDRO LUIZ OLIVEIRA AZZONI
ANGELO IERVOLINO
ANDRÉ LUIS MOURA DE ALCÂNTARA
CÉLIA MARCONDES SMITH
DELSON SILVA LAPA
DENISE SOARES RAMOS
EDUARDO IGNÁCIO DE FARIA
ELIANA SAPUCAIA RIZZINI
FERNANDO BORGES FORTES
FRANCISCA RAMOS DE QUEIROZ
GEORGE DOI

GUILHERME IBANEZ DE SANTI FERRARA
JOSÉ ULISSES BEZERRA DE FRANÇA
JULIO CESAR DOS REIS
LUCAS PHELIPPE DOS SANTOS
MARIA CECÍLIA PELLEGRINI GÓES
MARIA CRISTINA DE OLIVEIRA R. ESPOSITO
MARIA CRISTINA SCANTAMBURLO KIRSNER
MARIA LUCIA TANABE
MARIA ROSA PISANI
OLGA MARIA SOARES E GROSS
OSVALDO FIGUEIREDO MAUGERI

Secretária Executiva: Ocleres Harkot



PARECER TÉCNICO nº. 11/CADES/2014

Câmara Técnica II – Obras Viárias, Drenagem, Transporte e Habitação que analisou o Estudo de Impacto Ambiental do Sistema Viário Sul – Tramo Norte

Foi realizada Audiência Pública nos dia 07/08/2014, às 18:00 horas, CEU Capão Redondo, em São Paulo - SP.

Em 26/11/14 às 09h00min horas na sala de reuniões da SVMA os técnicos do DECONT apresentaram à Câmara Técnica II – Obras viárias, Drenagem, Transporte e Habitação que analisou o Estudo de Impacto Ambiental do Licenciamento Ambiental do “Prolongamento da Avenida Carlos Caldeira Filho com implantação de corredor de ônibus e canalização do Córrego Água dos Brancos. Alargamento e melhorias viárias com implantação de corredor de ônibus da Estrada do M’Boi Mirim, Alargamento e melhoramentos viários da Estrada da Cachoeirinha”, o Parecer Técnico nº 041/DECONT-2/GTAIA/2014.

Após análise e discussão, esta Câmara Técnica decidiu acatar o Parecer Técnico do DECONT.

I- INTRODUÇÃO

O Programa de Desenvolvimento do Sistema Viário Estratégico Metropolitano de São Paulo contempla as obras da Região Sul do Município de São Paulo, nas quais estão inseridas as obras de melhoria e alargamentos da Av. Guarapiranga, Estrada da Baronesa, Estrada Guavirutuba e Rua Agamenon Pereira da Silva, prolongamento da Avenida Carlos Caldeira Filho e Canalização do Córrego Água dos Brancos, melhoramento e Alargamento da Estrada M’Boi Mirim, melhoramento e Alargamento da Avenida Dona Belmira Marin, prolongamento da Marginal Pinheiros, duplicação da Estrada da Cachoeirinha, duplicação da Estrada de Itapeperica e duplicação da Estrada do Alvarenga, prevê um conjunto de intervenções com o objetivo de trazer melhorias no sistema viário, fluidez de tráfego e estruturação do transporte.



Para a região sul, as intervenções foram elaboradas em conjunto, considerando as características locais entre as quais se destacam a elevada densidade populacional e a grande carência de mobilidade e acessibilidade da população.

O Plano Viário da Região Sul, que antes contemplava apenas melhorias no sistema viário da região como ampliação e alargamento de viários, passou a integrar o Programa de Mobilidade Urbana, inserido no Programa de Aceleração do Crescimento 2 – PAC 2/Governo Federal, tornando a priorizar o transporte coletivo e a estimular outras fontes de mobilidade.

Como parte integrante deste Programa, que requer investimentos e ações para a melhoria do transporte público, outros projetos de vários corredores e terminais de ônibus estão em fase de elaboração e implantação, que beneficiarão a cidade como um todo, em especial, as regiões Sul, Norte e Leste do Município de São Paulo. É neste contexto que o empreendimento, ora em licenciamento, e denominado “Prolongamento da Avenida Carlos Caldeira Filho com implantação de corredor de ônibus e canalização do Córrego Água dos Brancos. Alargamento e melhorias viárias com implantação de corredor de ônibus da Estrada do M’Boi Mirim. Alargamento e melhoramentos viários da Estrada da Cachoeirinha”, se enquadra.

Este Corredor tem como principal objetivo aumentar a atratividade pelo transporte coletivo, através da redução do tempo de viagens pela otimização da capacidade e eficiência da oferta de transporte coletivo.

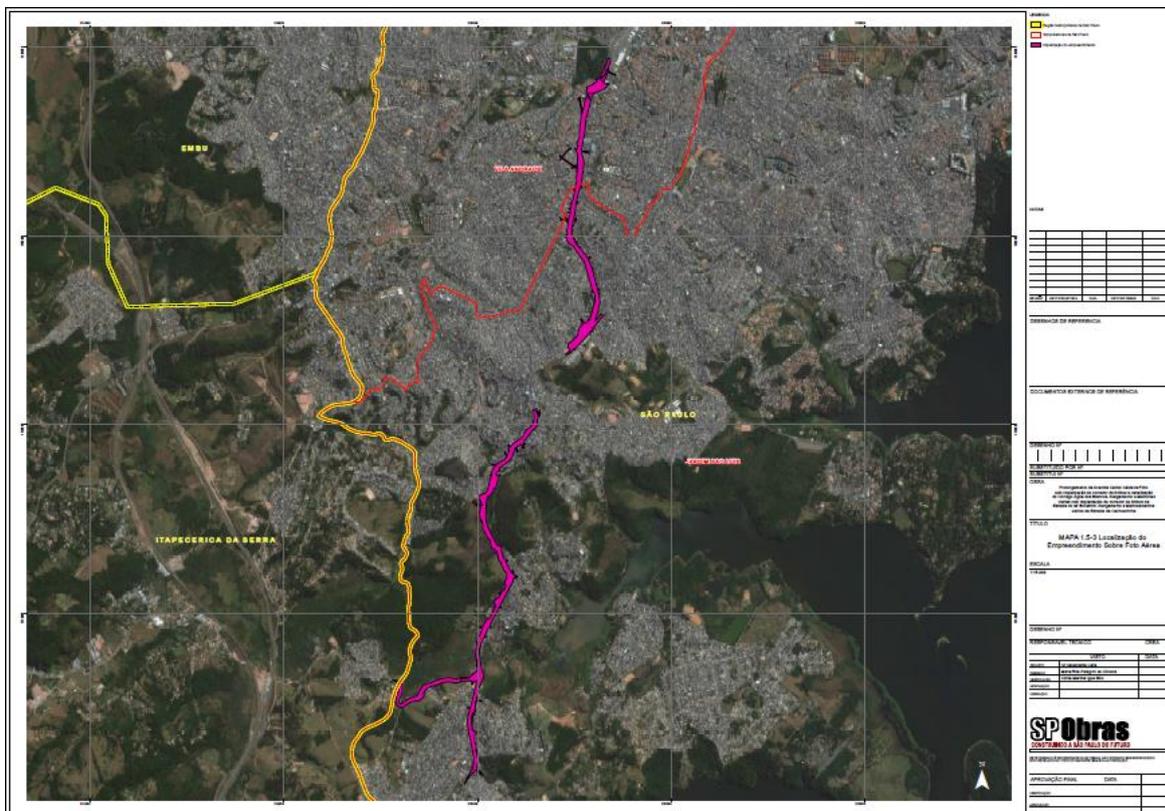
II- DA LOCALIZAÇÃO DO EMPREENDIMENTO

O empreendimento “Prolongamento da Avenida Carlos Caldeira Filho com implantação de corredor de ônibus e canalização do Córrego Água dos Brancos. Alargamento e melhorias viárias com implantação de corredor de ônibus da Estrada do M’Boi Mirim. Alargamento e melhoramentos viários da Estrada da Cachoeirinha” está projetado para ser implantado junto aos viários e áreas localizadas predominantemente, na Região Sul do Município de São Paulo, estando inserido dentro dos limites físicos das seguintes Subprefeituras Campo Limpo e M’Boi Mirim e parte em Área de Proteção e Recuperação dos Mananciais da Bacia Hidrográfica do Guarapiranga – APRM-G.

O empreendimento, em sua totalidade, tem uma extensão de 9,05 km, assim subdivididos:



- **Prolongamento da Avenida Carlos Caldeira Filho – 3,5 km;**
- **Alargamento e Melhoramentos Viários da Estrada da Estrada de M’Boi Mirim – 4,35 km;**
- **Alargamento e Melhoramentos Viários da Estrada da Cachoeirinha – 1,2 km;**
- **Canalização Córrego Água dos Brancos e Reservatório Morro do ‘S’.**



III- DO OBJETO DO LICENCIAMENTO

IV- DO OBJETO DO LICENCIAMENTO

O projeto proposto no EIA/RIMA contempla, em sua totalidade, o prolongamento da Avenida Carlos Caldeira Filho com implantação de corredor de ônibus; o alargamento e melhoramento viário da Estrada do M’Boi Mirim com implantação de corredor de ônibus; o alargamento e melhoramentos viários da Estrada da Cachoeirinha; e a canalização do Córrego Água dos Brancos e do Reservatório Morro do ‘S’; com as seguintes características:



- **Prolongamento da Avenida Carlos Caldeira Filho** – 3,5 km – Compreende a nova ligação entre a Estação Capão Redondo do Metrô e o Terminal Jardim Ângela da SPTrans, localizado na Estrada do M'Boi Mirim, através de uma avenida de fundo de vale pelo traçado do Córrego Água dos Brancos. O projeto prevê a implantação do viário em pista dupla, com 03 faixas de tráfego por sentido, sendo a faixa exclusiva de ônibus à esquerda e mais uma faixa, de ultrapassagem, junto às paradas propostas; passagem inferior (95 m de comprimento), para ligação direta da Estrada de M'Boi Mirim com a Avenida Carlos Caldeira Filho, com uma pista de 7,00 m de largura; ponte para travessia do Piscinão e ligação com a Avenida Professor Doutor Telêmaco Hyppolito de Macedo Van Langedon, sobre o piscinão, a 8 m de altura e 160 metros de comprimento.
- **Alargamento e Melhoramentos Viários da Estrada da Estrada de M'Boi Mirim** – 4,35 km – Compreende o trecho entre o Terminal Jardim Ângela e a Estrada da Cachoeirinha. O projeto prevê o alargamento do viário em pista dupla com canteiro central e larguras diferentes em três trechos: um trecho com parada bidirecional (43,5 m de largura e canteiro central com parada de ônibus de 5,0 metros, com uma faixa adicional de 3,5 m para ultrapassagem); outro com parada de ônibus em apenas um lado (39,5 m de largura e canteiro central de 3,5m, com faixa adicional de 3,5 m apenas de um lado); e um trecho sem paradas de ônibus (35,0 m de largura com corredor central de 3,5 m). Assim como os outros dois trechos, apresenta faixas de rolamento de 7,0 m em cada sentido, corredor de 3,5 m à esquerda.
- **Alargamento e Melhoramentos Viários da Estrada da Cachoeirinha** – 1,2 km - Compreende o trecho a partir da Estrada do M'Boi Mirim, logo após a ponte de concreto existente sobre o Rio Embu Mirim, até a confluência com a Estrada Vittorio Trentin. O projeto prevê o alargamento do viário em pista dupla com canteiro central e 2 faixas por sentido, sendo 4,0 m de largura para cada faixa de rolamento, passeio com 2,5 m de largura, ciclovia com 3,0 m e parada de ônibus com 4,0 m de largura, promovendo a ligação direta entre a região central do município de São Paulo com a porção sul do município de Itapeverica da Serra.
- **Canalização Córrego Água dos Brancos e Reservatório Morro do 'S'** – O trecho de canalização inicia-se à jusante do Córrego Água dos Brancos com a união



do trecho já canalizado situado na atual Avenida Professor Doutor Telêmaco Hyppolito de Macedo Van Langedon até as proximidades da Rua Nicolino Leo. O projeto prevê a implantação de 6 pontilhões para a travessia do córrego, que será executado em concreto moldado *in loco* nesses trechos. O restante de sua extensão será executado em concreto pré-moldado com seção típica em “U”. A área do Reservatório está localizada próxima ao número 800 da Avenida Ellis Mas, na confluência entre o Córrego Moenda Velha e Capão Redondo, que juntos formam o Morro do “S”, ocupando uma área aproximada de 17.925 m² e volume total de 192.000 m³. O esvaziamento do Reservatório se dará por gravidade ou bombeamento, dependendo do nível de água no reservatório (acima ou abaixo da cota 753,00 m).

V- JUSTIFICATIVAS PARA A IMPLANTAÇÃO DO EMPREENDIMENTO

A Região Sul do Município de São Paulo abriga uma população aproximada de 1,5 milhões de pessoas, que se deslocam diariamente pelo sistema viário da região para atingir os grandes centros. Devido ao volume elevado de veículos, essas avenidas encontram-se saturadas, ocasionando pontos de lentidão e congestionamentos, retardando as viagens.

A Avenida Carlos Caldeira Filho faz a ligação entre a Estrada de Itapecerica e a Avenida Giovanni Gronchi, servindo de apoio e recebendo parte do tráfego da Estrada de Itapecerica que deseja atingir a região de Santo Amaro. No sentido contrário, continua por mais 700 m pela Avenida Professor Doutor Telêmaco Hippolyto de Macedo Van Langendonck até o entrocamento com a Avenida Elias Maas.

Desta maneira, para dar continuidade à Avenida Carlos Caldeira Filho e possibilitar mais uma alternativa de tráfego para os usuários da Estrada do M’Boi Mirim com destino a região de Santo Amaro, está sendo proposta uma nova ligação entre a Estação Capão Redondo do Metrô e o Terminal Jardim Ângela da SPTrans, localizado na Estrada do M’Boi Mirim, através de uma avenida de fundo de vale pelo traçado do Córrego Água dos Brancos.

A Estrada da Cachoeirinha está localizada na Região Sul na parte mais extrema, com início na Estrada do M’Boi Mirim, logo após a ponte de concreto existente sobre o Rio Embu Mirim até a confluência com a Estrada Vittorio Trentin, localizada na divisa



entre os municípios de São Paulo e Itapecerica da Serra, numa extensão de aproximadamente 1.200 m (objeto do licenciamento ambiental). Daí em diante, recebe o nome de Estrada João Rodrigues e prossegue pelo Município de Itapecerica da Serra numa extensão de 1.000 m, até o entrocamento com a Rua Carlos Damião Gomes, completando a extensão total de 2,2 km.

O objetivo da intervenção é promover o ordenamento e melhoria urbanística da Região Sul do Município de São Paulo. Os principais aspectos que justificam a implantação do empreendimento são:

- Prolongamento da Avenida Carlos Caldeira Filho, favorecendo a interligação da estação de metrô Capão Redondo ao Terminal Jardim Ângela;
- Melhoria e complementação do sistema viário, favorecendo o escoamento do tráfego da Região do Jardim Ângela em direção a Santo Amaro e Marginal Pinheiros;
- Melhoria e complementação do sistema de drenagem e implantação do Reservatório do Córrego do Morro do “S”;
- Criação e complementação do sistema de sinalização horizontal e vertical;
- Criação do sistema de iluminação pública;
- Criação e complementação do sistema de telecomunicações da região;
- Estabelecimento de padrões ambientais e paisagísticos adequados com os espaços públicos;
- Preservação ao máximo da permeabilidade do solo através da colocação de orlas e calçadas verdes, onde possível, nos passeios públicos;
- Preparação da Avenida Carlos Caldeira Filho, seu leito carroçável e suas calçadas para o futuro carregamento de veículos e pedestres em face desta facilidade de acesso;
- Criação de espaço de lazer ao longo do córrego, como ciclovia e estares com bancos e arborização ao longo da avenida;
- Melhoria na qualidade de atendimento e maior conforto aos usuários;
- Ampliação da capacidade atual dos eixos de transporte;
- Diminuição do tempo de percurso;
- Priorização do transporte coletivo sobre o individual;



- Garantia da acessibilidade aos meios de transporte e melhoria nas condições de transferências intermodais;
- Aumento dos benefícios esperados dos projetos colocalizados em seu entorno direto;
- Funcionar como elemento catalisador a melhorias no padrão urbano do entorno;
- Adequação do espaço urbano com a melhoria do sistema de acessibilidade (de acordo com as normas técnicas) e circulação de pedestres no entorno do empreendimento, incluindo recuperação/ampliação de calçadas e implantação de rebaixos e luminárias;
- Melhoria no tratamento paisagístico e integração com o entorno.

VI- PRINCIPAIS CARACTERÍSTICAS DO EMPREENDIMENTO

Prolongamento da Avenida Carlos Caldeira Filho

O empreendimento em questão se localiza na Região Sul do Município de São Paulo, especificamente nas subprefeituras do Campo Limpo e M'Boi Mirim, cuja população, segundo as estimativas da Fundação SEADE de 2010, é de aproximadamente 1,2 milhões de habitantes. Próximo à Represa Guarapiranga, o empreendimento está inserido na sub-bacia do Córrego Capão Redondo, afluente do Córrego Morro do "S" que deságua no Rio Pinheiros e sub-bacia Guarapiranga.

A Avenida Carlos Caldeira Filho faz a ligação entre a Estrada de Itapeperica e a Avenida Giovanni Gronchi, servindo de apoio recebendo parte do tráfego da Estrada de Itapeperica que deseja atingir a região de Santo Amaro. No sentido contrário, continua por mais 700 metros pela Avenida Professor Dr. Telêmaco Hippolyto de Macedo Van Langendonck até o entroncamento com a Avenida Ellis Maas.

Desta maneira, para dar continuidade à Avenida Carlos Caldeira Filho e possibilitar mais uma alternativa de tráfego para os usuários da Estrada do M'Boi Mirim com destino a região de Santo Amaro, está sendo proposta uma nova ligação entre a Estação Capão Redondo do Metrô e o Terminal Jardim Ângela da SPTrans, localizado na Estrada do M'Boi Mirim, através de uma avenida de fundo de vale pelo traçado do Córrego Água dos Brancos, com extensão aproximada de 3,5 km, em pista



dupla com 3 (três) faixas de tráfego por sentido, sendo a pista da esquerda destinada ao tráfego exclusivo de ônibus, separadas pelo canal do Córrego Água dos Brancos, prevendo ainda faixas de ultrapassagem para os ônibus junto às paradas propostas.

Os passeios terão ao total 6,50 m, destinando-se 1,00 m de recuo para implantação de sinalização, iluminação e caixas de inspeção, 2,5 m a ciclovia e passeio livre de 3,0 m.

O Córrego Capão Redondo receberá tratamento hidráulico utilizando as diretrizes de projeto existente fornecido pela Prefeitura de São Paulo através do Departamento de Projetos – Proj4 da Secretaria Municipal de Infraestrutura Urbana e Obras – SIURB.

A partir da Rua Antonio Zinny até a interligação com a Estrada do M'Boi Mirim, o projeto segue pela lateral do Córrego Água dos Brancos. A pista terá 10,50 m de largura com duas faixas de rolamento de 3,00 m e uma faixa de 3,50 m, o canteiro central terá 4,0 m de largura e os passeios laterais serão de 6,50 m, destinando-se 1,0 m a implantação de iluminação e sinalização, 2,5 m à ciclovia e 3,0 m de passeio.

A interligação entre a futura Avenida e a Estrada do M'Boi Mirim implicou na reconfiguração geométrica no encontro destas, a fim de criar o acesso de veículos advindos tanto da Avenida Carlos Caldeira Filho quanto da Estrada M'Boi Mirim ao Hospital do Campo Limpo e à Escola em construção, possibilitando também a entrada e saída dos ônibus em ambos os sentidos ao Terminal de ônibus existente.

Para garantir a fluidez e ligação direta da Estrada do M'Boi Mirim com a Avenida Carlos Caldeira Filho no sentido centro, principal objetivo do projeto, foi proposta uma passagem inferior de comprimento aproximado de 95,0 metros, constando de uma pista de 7,00 metros de largura. A escolha desta solução deve-se ao fato do aproveitamento do greide proposto na Estrada do M'Boi Mirim, trabalhando os desníveis consequentes com taludes regulares, exigindo assim poucas extensões de contenção ou de muros de arrimo. Além disso, a passagem inferior representa menor impacto no desenho urbano possibilitando maior definição de áreas verdes no projeto.

A Avenida Carlos Caldeira Filho se liga à Estrada do M'Boi Mirim através de uma pista paralela à Passagem Inferior, com três faixas de rolamento, utilizando dispositivo semafórico para controlar o acesso ao bairro, enquanto que a Estrada do M'Boi Mirim



possuirá duas faixas para veículos e uma faixa para acomodação do Corredor de Ônibus em ambos os sentidos.

Alargamento da Estrada do M'Boi Mirim

O traçado proposto para a Estrada do M' Boi Mirim no trecho entre o Terminal Jardim Ângela e a Estrada da Cachoeirinha contempla melhoramentos e alargamento da via, passando esta a operar em pista dupla com canteiro central. O empreendimento apresenta três trechos com larguras diferentes.

O trecho com parada bidirecional apresenta largura de 43,5 m e canteiro central com pontos de parada de ônibus de 5,0 metros de largura, com uma faixa adicional de 3,5 m a fim de permitir ultrapassagem, sem prejuízo ao tráfego geral.

O trecho com parada de ônibus de apenas um lado apresenta largura de 39,5 m e, diferente do trecho anterior, apresenta canteiro central de 3,5 m e faixa adicional de 3,5 m apenas de um lado do canteiro, inclusive com faixa de ultrapassagem.

Já o trecho sem paradas de ônibus, apresenta largura de 35 m, com corredor central de 3,5 m. E assim como os outros dois trechos, apresenta faixas de tráfego de 7,0 m em cada sentido, corredor de ônibus de 3,5 m à esquerda, adjacente ao canteiro central e 7,0 m com faixa de ultrapassagem nas paradas, destinando-se 1,0 m a implantação de iluminação e sinalização, 2,5 m à ciclovia e 3,0 m de passeio, e do lado oposto passeio de 3,5 m.

Alargamento e melhoramentos viários da Estrada da Cachoeirinha

A Estrada da Cachoeirinha está localizada na Região Sul, na sua parte mais extrema, com início na Estrada do M'Boi Mirim, logo após a ponte de concreto existente sobre o Rio Embu Mirim até a confluência com a Estrada Vittorio Trentin, com extensão aproximada de 1.200 metros.

O projeto contemplou os seguintes aspectos:

- Melhorias e Alargamento da Estrada da Cachoeirinha entre a Estrada do M'Boi Mirim e a divisa municipal entre São Paulo e Itapeverica da Serra;
- Implantação de toda a infraestrutura necessária à sua operação, dentro dos parâmetros e diretrizes implantadas, atualmente em operação;



- Implantação de urbanização e paisagismo ao longo de toda área de intervenção.

O projeto geométrico apresenta pista dupla com canteiro central e 2 faixas por sentido, largura de 4,00 m para cada faixa de rolamento, passeio com 2,50 m de largura, ciclovia com 3,00 m e parada de ônibus com 4,00 m de largura, em uma extensão total de 1,2 km.

VII- BREVE HISTÓRICO DO PROCESSO DE LICENCIAMENTO AMBIENTAL DO EMPREENDIMENTO JUNTO AO DECONT/SVMA

Em novembro de 2011 a SPObras inicia o processo de licenciamento do empreendimento junto à Secretaria Municipal do Verde e Meio Ambiente – SVMA, protocolando nesta Pasta um Plano de Trabalho, com vistas à obtenção do Termo de Referência para a elaboração Estudo de Impacto Ambiental e Relatório de Impacto Ambiental – EIA/RIMA do empreendimento denominado “Alargamento da Estrada M’Boi Mirim, Prolongamento da Av. Carlos Caldeira Filho e Canalização do Córrego Água dos Brancos” (fls. 11 a 51 do P.A. nº 2011.316.358-9).

A SVMA manifestou-se, por meio do Ofício 1095/DECONT-G/2012, que de acordo com a Informação Técnica nº 255/DECONT-2/GTAIA/2012, de 01/11/2012 (fls. 65 a 68 do P.A. 2011-0.316.358-9), solicita o Parecer da CETESB, quanto a responsabilidade do Licenciamento Ambiental, uma vez que o empreendimento está parcialmente inserido em Área de Proteção e Recuperação aos Mananciais – APRM da Bacia Hidrográfica do Guarapiranga.

Em 10/02/2013, a CETESB emite seu Parecer concluindo que o Município de São Paulo dispõe de corpo técnico próprio e habilitado e, considerando convênio firmado com a Cidade de São Paulo para a municipalização do licenciamento ambiental, entendeu que as obras de melhoria e alargamento da Avenida M’Boi Mirim e prolongamento da Avenida Carlos Caldeira Filho, com a canalização do Córrego Água dos Brancos deveriam ser conduzidas pela Secretaria do Verde e Meio Ambiente – SVMA (fls. 78 a 81).

Assim, em 15/07/2013, os técnicos do DECONT-2/GTAIA emitiram o Termo de Referência nº 06/DECONT-2/GTAIA/2013 (fls. 85 a 116 do referido P.A.), em



conformidade com o estabelecido nas disposições constantes no Art. 6º da Resolução nº 61/CADES/2001, apresentando o conteúdo mínimo necessário para a elaboração do EIA/RIMA.

Diante disso, foi protocolado em SVMA, na data de 24/02/2014, o Estudo de Impacto Ambiental e respectivo Relatório de Impacto Ambiental – EIA/RIMA, referente ao empreendimento denominado “Prolongamento da Avenida Carlos Caldeira Filho com implantação de corredor de ônibus e canalização do Córrego Água dos Brancos. Alargamento e melhorias viárias com implantação de corredor de ônibus da Estrada do M’Boi Mirim. Alargamento e melhoramentos viários da Estrada da Cachoeirinha” (fls. 03 a 2001 do presente P.A.), com vistas à obtenção da Licença Ambiental Prévia – LAP para o empreendimento.

Em atendimento ao estabelecido no Artigo 4º da Resolução 61/CADES/2001, de 05/10/2001, bem como ao Artigo 2º da Resolução 69/CADES/2002 foi encaminhado ao CADES uma cópia do EIA/RIMA do empreendimento, visando disponibilização junto aos Conselheiros e consulta pública (fls. 2008).

Às fls. 2009 do presente P.A., foi juntado o Ofício DDP 039/14, de 17/02/2014, onde o empreendedor solicita ao Departamento de Parques e Áreas Verdes – DEPAVE, a manifestação do Conselho Gestor do Parque Santos Dias sobre a implantação do projeto em questão. Em resposta, DEPAVE questiona se é de competência daquele Departamento, manifestar-se em processo de Licenciamento Ambiental.

O registro fotográfico e as observações de vistoria à área de implantação do projeto, realizada em 07/08/2014, foram consubstanciadas no Relatório Técnico de Vistoria nº 22/DECONT-2/GTAIA/2014 (fls. 2093 a 2097).

Em 21/08/2014, foi encaminhado ao empreendedor o Ofício nº 1710/DECONT-G/2014, apresentando o Relatório Técnico nº 11/DECONT-2/GTAIA/2014 (fls.2098 a 2021), constando o pedido de complementações e esclarecimentos ao EIA.

Em atendimento ao solicitado, o empreendedor encaminhou por meio do Ofício DDP/ASTEC/242/2014, o Relatório Complementar de Solicitação de Licença Ambiental Prévia (fls. 2130 a 2683).

Após a análise do Relatório Complementar, DECONT-2/GTAIA optou pelo envio do Relatório Técnico nº 023/DECONT-2/GTAIA/2014 (fls. 2685 a 2691 v), com



questionamentos contidos no RT 11/DECONT-2/GTAIA/2014, cujas respostas contendo informações, esclarecimentos ou documentos complementares foram avaliadas como insuficientes.

A consulta à Comissão de Proteção à Paisagem Urbana – CPPU, pertencente à Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano – SMDU quanto às intervenções de Obras de Arte Especiais – OAEs, previstas no empreendimento foi encaminhada por SPObras, por meio do Ofício DDP/ASTEC – 224/14, de 15/09/2014 (fls. 2704 a 2706) e a respectiva resposta da CPPU, juntada às fls. 2773, informando que não se manifesta quanto a questões ambientais.

A manifestação da SMDU/CPPU foi contestada por DECONT-2/GTAIA, por meio da Informação Técnica nº 186/DECONT-2/GTAIA/2014, constante às fls. 2776, tendo em vista a importância da apresentação de diretrizes daquela Comissão, as quais poderão auxiliar na organização e integração entre os novos elementos a serem implantados e o perímetro urbano.

Em atendimento ao Relatório Técnico nº 023/DECONT-2/GTAIA/2014, SPObras encaminhou o segundo Relatório Complementar ao EIA, apresentado por meio do Ofício DDP-ASTEC/303/2014, de 12/11/2014 e juntado às fls. 2779 do presente.

Para prosseguimento do processo, e conforme prevê o Art. 3º da Resolução CONAMA nº 237/1997, foi realizada uma Audiência Pública na data de 07/08/2014 (transcrição – fls. 2991 a 3043 do P.A.), para discussão das questões relacionadas ao licenciamento ambiental do referido empreendimento.

Desta forma, após análise dos documentos encaminhados pelo empreendedor, a equipe técnica do DECONT-2/GTAIA/GTAC apresenta este Parecer Técnico contendo as considerações finais relacionadas com os meios físico, biótico, socioeconômico e de áreas contaminadas, e propõe as condicionantes descritas no último tópico deste parecer.

VIII- CONCLUSÃO

O presente Parecer Técnico está fundamentado na análise das informações e documentos contidos no Estudo de Impacto Ambiental – EIA e “Relatórios de Complementações”, elaborados para o empreendimento “Prolongamento da Avenida



Carlos Caldeira Filho com implantação de corredor de ônibus e canalização do Córrego Água dos Brancos. Alargamento e melhorias viárias com implantação de corredor de ônibus da Estrada do M'Boi Mirim. Alargamento e melhoramentos viários da Estrada da Cachoeirinha"; nas legislações pertinentes referentes à implantação deste tipo de empreendimento; assim como pelas observações de vistorias realizadas pelos técnicos do DECONT às áreas das futuras obras e intervenções para a implantação do Corredor.

A implantação de um sistema adequado de transporte coletivo deve ser realizada visando atender a demanda por deslocamentos entre as diversas regiões da cidade. O planejamento de novas linhas ou a expansão das já existentes requer o conhecimento das áreas a serem atendidas considerando a situação viária atual e futura, as características de uso e ocupação do solo, as necessidades da população e, sobretudo, as diretrizes previstas nas legislações vigentes.

Os Corredores de Ônibus propostos, objeto do presente licenciamento, deverão garantir de forma harmônica a integração com todo o sistema viário (veículos, ciclistas e pedestres) e com as diferentes tecnologias e modos de transporte existentes, envolvendo um conjunto de indicadores interligados, a fim de proporcionar maior mobilidade urbana, minimizar os possíveis impactos como congestionamentos, poluição ambiental e aumentar a qualidade de vida da população.

A implantação e operação do empreendimento vêm ao encontro dos interesses do Município de São Paulo, em se tratando das políticas de circulação viária, de transporte público, de desenvolvimento urbano e de meio ambiente, conforme previstos no Plano Diretor Estratégico – PDE do Município de São Paulo e nos Planos Regionais Estratégicos – PRE das Subprefeituras. Nesse sentido, esse corredor atende às disposições das legislações citadas, que prevêm que o sistema de transporte coletivo tem o objetivo de adequar a oferta de transportes à demanda e melhorar a circulação e o transporte urbano, de modo a implantar a Rede Integrada de Transporte Público Coletivo, interligando o sistema metropolitano e o sistema municipal de ônibus, reorganizado e racionalizado. Destaca-se que o PDE dispõe sobre a Política de Circulação Viária e de Transporte, que visa principalmente priorizar o transporte coletivo ao transporte individual, onde deverão ser adotados



procedimentos capazes de auxiliar na redução de impactos ambientais e garantir acessibilidade, conforto e segurança de passageiros e pedestres.

O aumento significativo da frota veicular presenciado nas cidades vem promovendo a intensificação dos impactos ambientais nas áreas urbanas, elevando os níveis de poluição sonora, poluição do ar, entre outros. Embora o projeto dos corredores preveja a redução dos níveis de poluição, por meio da utilização de veículos menos poluentes e de tecnologia moderna, deverão ocorrer diversos impactos sobre os meios físico, biótico e socioeconômico provenientes da instalação e operação dos corredores de ônibus. Tais impactos poderão ser prevenidos, reduzidos, mitigados e/ou compensados por meio da implementação dos Planos, Programas e Subprogramas Ambientais propostos no EIA/RIMA e Relatórios de Complementações.

A proposta de implantação desse empreendimento deverá ser realizada considerando as legislações Federal, Estadual e Municipal (Plano Diretor do Município, Planos Regionais Estratégicos, Estatuto da Cidade, Política Nacional de Mobilidade Urbana, Resoluções CONAMA, dentre outras), as diretrizes formuladas pelos Órgãos Públicos e as considerações apontadas pelo DECONT/SVMA.

Sendo assim, entendemos que não há impedimentos, técnicos ou legais, para a expedição da Licença Ambiental Prévia– LAP para o empreendimento “Prolongamento da Avenida Carlos Caldeira Filho com implantação de corredor de ônibus e canalização do Córrego Água dos Brancos. Alargamento e melhorias viárias com implantação de corredor de ônibus da Estrada do M’Boi Mirim. Alargamento e melhoramentos viários da Estrada da Cachoeirinha”, em conformidade com o estabelecido na Resolução CONAMA nº 237/97 e Resolução 061/CADES/2001, que dispõem que a LAP será concedida na fase preliminar do planejamento do empreendimento ou atividade, aprovando sua localização e concepção, sugerindo que esta Licença tenha validade por 02 (dois) anos, a partir da data de sua expedição, **devendo o empreendedor atender**, as exigências abaixo descritas.

IX- EXIGÊNCIAS A SEREM CUMPRIDAS PELO EMPREENDEDOR:



Antes da solicitação da Licença Ambiental de Instalação – LAI

1. Apresentar a manifestação da Subprefeitura do M'Boi Mirim quanto à compatibilidade do projeto proposto em relação às intervenções previstas no respectivo Plano Regional Estratégico – PRE (Lei Municipal nº 13.885/2004).
2. Apresentar uma Análise do Risco Geotécnico e o Plano de Monitoramento Geotécnico para todo o empreendimento.
3. Apresentar a manifestação de DEPLAN/SVMA referente às obras em áreas que também está prevista a implantação do Parque Municipal Linear Córrego Capão Redondo, segundo Lei Municipal 13.885/2004.
4. Apresentar a manifestação do DEPAVE-5/SVMA quanto às intervenções pretendidas no Parque Municipal Santo Dias, devendo ser considerado o menor impacto possível.

Por ocasião da solicitação da Licença Ambiental de Instalação – LAI

5. Apresentar a manifestação para intervenções em Área de Proteção e Recuperação dos Mananciais – APRM solicitado junto à CETESB.
6. Apresentar o Plano Básico Ambiental – PBA para o empreendimento, contendo o detalhamento dos seguintes Programas e/ou Planos Socioambientais, e respectivos Subprogramas, conforme apresentados no Estudo de Impacto Ambiental e suas complementações:
 - a. Programa de Controle Ambiental das Obras, incluindo o Plano de Monitoramento de Ruído e Vibrações
 - b. Programa de Gerenciamento de Áreas Contaminadas;
 - c. Programa de Manejo da vegetação;
 - d. Programa de Plantio Compensatório, contemplando o monitoramento destes plantios pelo período de 04 anos.
 - e. Programa de Compensação Ambiental para Unidades de Conservação, informando o Cálculo de Compensação Ambiental - CA, considerando o Grau de Impacto – GI de 0,5%
 - f. Programa de Arborização e ajardinamento com realização de campanhas educativas, contemplando o monitoramento destes plantios pelo período de 04 anos.



- g. Programa de Mitigação e Compensação Ambiental
 - h. Programa de Manejo de fauna sinatropical, considerando as informações prestadas pela SUVIS de M'Boi Mirim quanto à fauna sinantrópica presente na região de inserção do empreendimento e a as diretrizes do CCZ (Centro de Controle e Zoonoses), informando a quem caberá a responsabilidade pela limpeza e manutenção do reservatório.
 - i. Programa de Monitoramento de Atropelamento de Fauna, estendendo sua duração para a fase de operação do empreendimento;
 - j. Programa de Monitoramento de Fauna, contemplando a manutenção das campanhas até o segundo ano de operação do empreendimento.
 - k. Programa de Afugentamento e Resgate da Fauna Silvestre, contemplando em seu cronograma a fase de implantação do empreendimento e não apenas de supressão da vegetação.
 - l. Programa de Educação Ambiental, contendo um Relatório com as ações desenvolvidas durante o período de planejamento, junto aos trabalhadores da obra e comunidade afetada.
 - m. Programa de Comunicação Sociambiental, incorporando ações relativas à educação de trânsito.
 - n. Programa de Desapropriação e Reassentamento, garantindo a reinserção das famílias deslocadas em áreas disponíveis e localizadas em região o mais perto possível do local de onde foram removidas;
 - o. Programa de Acompanhamento e Desenvolvimento Comunitário, a ser implementado junto às famílias removidas, durante um prazo mínimo de 12 meses após o reassentamento.
 - p. Programa de Prospecções e Monitoramento Arqueológico.
7. Apresentar o Projeto Executivo (planta e perfil) para todas as intervenções previstas na implantação do empreendimento, contemplando os procedimentos estruturais
8. Apresentar o cronograma físico-financeiro, contendo todas as etapas de obra, incluindo a implantação do Terminal Jardim Ângela, desapropriação, remoção e reassentamento, bem como a execução dos Planos e Programas. Informar as fontes de recursos utilizadas para cada intervenção proposta.



9. No caso de implantação parcial do empreendimento, apresentar justificativa, contemplando as prováveis disfunções na organização e articulação da operação de tais trechos.
10. Atender as disposições constantes no Art. 11 do Decreto Municipal nº 47.817/2006, que Regulamenta a Lei Municipal nº 14.023/2005, sobre a obrigatoriedade de tornar subterrâneo todo o cabeamento instalado no Município de São Paulo.
11. Informar as áreas previstas para os canteiros de obras, apresentando estudos complementares no caso de essas áreas se situarem fora da ADA definida no EIA/RIMA. Obter, caso necessário, as licenças ambientais da CETESB para a instalação de centrais de abastecimento de combustíveis.
12. Informar onde se encontram as áreas desprovidas de rede coletora de esgotos e apresentar medidas para a solução desse problema, caso as obras de implantação do empreendimento interfiram com essas áreas.
13. Proceder e comprovar o Registro do Empreendimento junto ao Departamento de Controle de Usos de Vias Públicas – CONVIAS.
14. O Terminal Jardim Ângela deverá ser implantado compatibilizadamente à implantação do empreendimento em questão.
15. Apresentar um Estudo de Tráfego, considerando a reestruturação do sistema viário localizado ao longo do traçado do empreendimento e contemplando as condições atuais de fluxo de todos os modais existentes, os horários de realização das medições a probabilidade de aumento no fluxo de veículos, entre outros.
16. Atender as diretrizes da SMT/CET estabelecidas na Informação Técnica Nº 08.32.00173/14 – 10, emitida em 02/06/2014.
17. Apresentar as adequações técnicas deste empreendimento com o projeto do Prolongamento da Linha 5 – Lilás do Metrô, acompanhadas de manifestação favorável dessa Cia.
18. Apresentar manifestação da CET sobre os Desvios de Tráfego para as fases de obras.
19. Apresentar o Plano de Segurança Viária para o empreendimento, que deverá conter as diretrizes e elementos aplicados ao Desvio de Tráfego.



20. Apresentar as manifestações do Departamento de Gestão do Patrimônio Imobiliário – DGPI referentes às praças, áreas verdes junto ao viário e demais áreas públicas que sofrerão intervenções com a implantação do empreendimento.
21. Apresentar o Termo de Compromisso e as Plantas de Compensação aprovadas pelo órgão ambiental competente, referente ao manejo da vegetação de porte arbóreo a ser executado para a implantação do empreendimento e às intervenções nas Áreas de Preservação Permanente – APPs.
22. Solicitar o Plano de Trabalho em DEPAVE-8/DUC, visando o cumprimento do previsto no Art. 36 da Lei Federal nº 9.985 de 18/07/2000.
23. Apresentar um Projeto Paisagístico, conforme orientações técnicas estabelecidas na Portaria Intersecretarial nº 05/SMMA-SIS/02 ou ato normativo superveniente que a substitua, e na Lei Municipal nº 13.646 de 11/09/2003. As espécies arbóreas devem ser escolhidas a partir da Lista de Espécies Arbóreas Nativas do Município de São Paulo, estabelecida na Portaria 61/SVMA/2011. O ajardinamento deve estar de acordo com as determinações da Lei Municipal nº 13.646 de 11/09/2003 e com a Portaria Municipal 60/SVMA/2011. Deve ser consideradas as áreas remanescentes de desapropriação, que deverão ser utilizadas para a criação de praças e/ou áreas verdes, de preferência contíguas, além dos caminhos verdes previstos nos Planos Regionais Estratégicos e que serão impactados pela implantação do empreendimento.
24. Apresentar, para o estudo de avifauna, além da ART do responsável técnico pelo estudo, a localização dos pontos fixos adotados para o estudo, informando o período e o esforço amostral, apresentando a curva do coletor e o índice pontual de abundância. Estas informações deverão ser realizadas utilizando somente os resultados dos registros de dados primários.
25. Apresentar, para o estudo de herpetofauna e mastofauna, além da ART do responsável técnico pelo estudo, o período do levantamento realizado, o esforço amostral e os locais onde foram aplicadas as metodologias utilizadas, tendo em vista terem sido delimitadas extensas áreas de amostragem.
26. Apresentar, conforme previsto no Programa de Desapropriação e Reassentamento constante no EIA/RIMA, o cadastro físico e pesquisa documental dos imóveis



afetados, bem como o cadastro da população afetada e respectiva pesquisa socioeconômica.

27. Apresentar o TERMO DE COOPERAÇÃO TÉCNICA devidamente formalizado entre SPObras e a Secretaria Municipal de Habitação – SEHAB, relativo ao desenvolvimento, aplicação e acompanhamento do Plano de Reassentamento, visando assegurar soluções adequadas às famílias afetadas pela implantação das obras do empreendimento.
28. Apresentar o Decreto de Interesse Social – DIS e planta geral, em escala compatível, das áreas definidas para Habitação de Interesse Social – HIS.
29. Apresentar todos os Decretos de Utilidade Pública relativos às áreas a serem desapropriadas, necessárias para a implantação do empreendimento.
30. Apresentar, com periodicidade semestral, Relatórios de Atividades do Trabalho Social Pós-Ocupação das Unidades de Habitação, com registros fotográficos, por um prazo de 12 meses após o reassentamento.
31. Apresentar o Parecer final do IPHAN quanto ao Projeto de Diagnóstico Interventivo Amostral do empreendimento.
32. Apresentar a Manifestação da Comissão Permanente de Acessibilidade – CPA para os Projetos de Acessibilidade do empreendimento, adequando-os às deliberações nela contidas.
33. Apresentar o projeto da estrutura cicloviária aprovado em sua totalidade pelo Departamento de Planejamento, Estudos e Projetos Cicloviários da CET.
34. Para o acompanhamento das áreas contaminadas, deverá ser autuado processo de acompanhamento de investigação ambiental nesta Secretaria do Verde e do Meio Ambiente. O atendimento das exigências de áreas contaminadas deverá ser realizado por meio do referido processo;
 - a) Para as áreas identificadas como contaminadas e para os postos de gasolina identificados como potencialmente contaminados, deverá ser apresentado Parecer Técnico, emitido pela CETESB, referente às obras a serem realizadas no local;
 - b) Realizar Avaliação Ambiental Preliminar para todos os imóveis identificados como potencialmente contaminados, ou seja, deverão ser contempladas as áreas registradas no SIPOL e as áreas identificadas por meio de vistoria;



- c) Apresentar detalhamento do Plano de Contingência referente às áreas contaminadas.
- d) Nos locais previstos para o reassentamento, deverão ser identificadas as áreas com potencial, suspeitas ou comprovadamente contaminadas cadastradas no banco de dados da Prefeitura Municipal de São Paulo, na Listagem de Áreas Contaminadas e Reabilitadas do Estado de São Paulo e no Sistema de Fontes de Poluição – SIPOL, ambos da CETESB;
- e) Os estudos ambientais deverão ser elaborados conforme diretrizes da CETESB contidas no Manual de Gerenciamento de Áreas Contaminadas (2001), no Guia para Avaliação do Potencial de Contaminação em Imóveis (2003), na Decisão de Diretoria nº195/2005/C/E, na Decisão de Diretoria nº 103/2001/C/E e na Decisão de Diretoria 045/2014/E/C/I, de 20-02-2014. Além disso, deverão ser observadas as Normas Técnicas ABNT NBR 15515-1:2007, Errata 1:2011; NBR 15515-2:2007; NBR 15492/2007; NBR 15495-1/2007; NBR 15495-2/2007; NBR 15935/11; NBR 15847/2010 e NBR 10.004/2004;
- f) Caso haja novos lotes que venham a sofrer interferência direta das obras, sejam eles públicos ou privados, para implantação do empreendimento ou para reassentamento, estes deverão ser classificados quanto ao potencial de contaminação.

35. Apresentar relatórios semestrais de atendimento às exigências constantes no Anexo único da presente Licença.

O empreendedor estará sujeito às sanções previstas no Art. 66 do Decreto Federal nº 6.514/2008, caso não cumpra as exigências constantes na Licença Ambiental Prévia – LAP.

“Art. 66 - Construir, reformar, ampliar, instalar ou fazer funcionar estabelecimentos, atividades, obras ou serviços utilizadores de recursos ambientais, considerados efetiva ou potencialmente poluidores, sem licença ou autorização dos órgãos ambientais competentes, em desacordo com a licença obtida ou contrariando as normas legais e regulamentos pertinentes: Multa de R\$ 500,00 (quinhentos reais) a R\$ 10.000.000,00 (dez milhões de reais)”.



É o parecer.

São Paulo, 26 de novembro de 2014

Julio Cezar dos Reis
Relator
Câmara Técnica II – Obras Viárias, Drenagem, Transporte e Habitação
Conselho Municipal do Meio Ambiente e
Desenvolvimento Sustentável

Conselheiros membros da Câmara Técnica que aprovaram o parecer técnico:

José Carlos Andersen (SMT - Presidente)

Julio Cezar dos Reis (SVMA/DECONT - Relator)

Alessandro Azzoni (Associação Comercial de São Paulo)

Eduardo Ignácio de Faria (SGM)

Eduardo Storopoli (Universidade Uninove)

George Doi (Sindicato das Micro e Pequenas Indústrias - SIMPI)

Marcela Carmona Wahl Migliacci (SVMA/DEPLAN)

Olga Maria Soares e Gross (SMDU)

Monica São Thiago (SIURB)

Ivo Carlos Valêncio (Macro Região Leste 1)

Secretária Executiva CADES: Ocleres Harkot