



Resolução n.º 162 /CADES/2013, de 23 de dezembro de 2013

Dispõe sobre a aprovação do Parecer Técnico 071/CADES/13 elaborado pela Câmara Técnica II – Obras Viárias, Drenagem e Transporte que analisou o Estudo de Impacto Ambiental dos Corredores e Terminais de Ônibus – Trecho Sul 1.

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 dos Corredores e Terminais de Ônibus – Trecho Sul 1, nos termos propostos pelo Parecer Técnico nº. 071/CADES/2013, da Câmara Técnica II – Obras Viárias, Drenagem e Transporte, na 35ª Reunião Plenária Extraordinária, realizada em 23 de dezembro de 2013.

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

São Paulo, 23 de dezembro de 2013.

Ricardo Teixeira

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

Conselheiros que aprovaram a Resolução:

ADRIANO MONTEIRO DE CASTRO
ALESSANDRO LUIZ OLIVEIRA AZZONI
ANGELO IERVOLINO
BEATRIZ ELVIRA FABREGUES
CINTHIA MASUMOTO
EDUARDO IGNÁCIO DE FARIA
EDUARDO MIKALOUSKAS
EVANDO REIS
FERNANDO BORGES FORTES
GEORGE DOI

GLAUCO CUGLER DE CARVALHO
IVO CARLOS VALENCIO
JOSÉ FRANCISCO DE ALMEIDA NETO
LUCAS PHELIPPE DOS SANTOS
MARCO A. C. WINTHER
MARIA JOSÉ DE ANDRADE FILHA
MARIA LUCIA TANABE
MARTA AMÉLIA DE OLIVEIRA CAMPOS
OLGA MARIA SOARES E GROSS
SÉRGIO KRICHANÃ RODRIGUES



PARECER TÉCNICO nº. 71/CADES/2013

Câmara Técnica II – Obras Viárias, Drenagem, Transporte e Habitação que analisou o Estudo de Impacto Ambiental dos “Corredores e Terminais de Ônibus – Trecho Sul 1”

Foram realizadas Audiências Públicas nos dias: 11 e 13 de novembro, às 18:00 horas, respectivamente no CEU Cidade Dutra e CEU Navegantes, em São Paulo - SP.

Em 18/12/13 às 11h00min 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 e respectivo Relatório de Impacto Ambiental - EIA/RIMA do empreendimento “Corredores e Terminais de Ônibus – Trecho Sul 1”, o Parecer Técnico nº 056/DECONT-2/GTAIA/2013.

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

I- INTRODUÇÃO

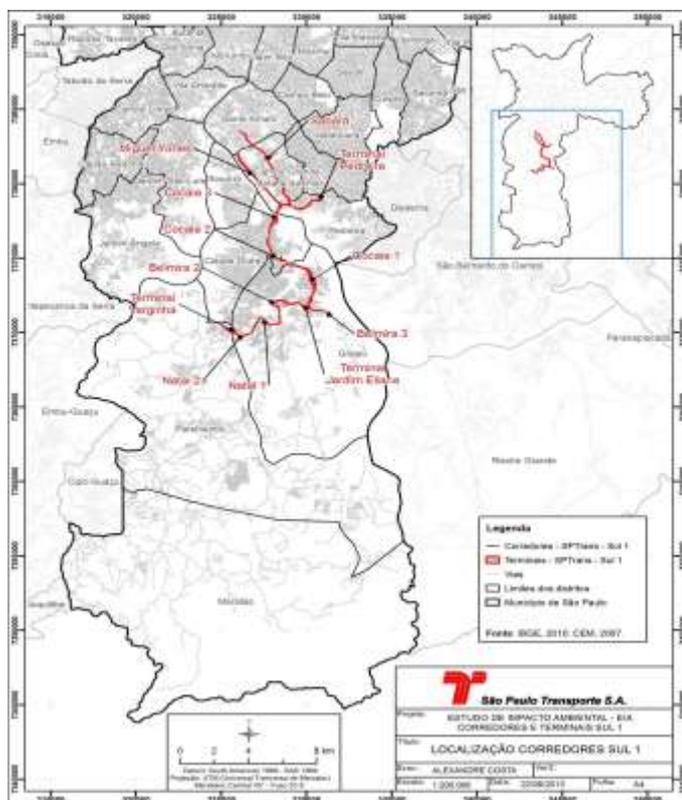
A Secretaria Municipal de Transportes de São Paulo – SMT/PMSP, por meio da empresa responsável pela gestão do sistema de transporte no município (SPTrans), está desenvolvendo um Programa de Intervenções, com o objetivo de priorizar e melhorar, significativamente, o transporte público coletivo e o trânsito na cidade de São Paulo e, conseqüentemente, a mobilidade da população e a acessibilidade no território urbano.

O empreendimento “Corredores e Terminais de Ônibus – Trecho Sul 1” terá extensão aproximada de 31,78 Km, constituindo-se por cinco corredores, quais sejam: Corredor Sabará, Corredor Miguel Yunes, Corredor Cocaia, Corredor Belmira Marin e Corredor Vila Natal, além de três Terminais de Ônibus, Varginha, Jardim Eliana e Pedreira, que interligarão a Zona Sul da capital paulista.

Cabe lembrar que parte da região sul do Município de São Paulo está localizada em áreas de proteção de mananciais dos Reservatórios Billings e Guarapiranga. Sendo assim, parte dos corredores e terminais propostos para a Região Sul 1 estarão sendo analisados sob as diretrizes de uso do solo estabelecidas nas suas respectivas leis.



II- DA LOCALIZAÇÃO DO EMPREENDIMENTO



Mapa de Localização do empreendimento “Corredores e Terminais de Ônibus – Trecho Sul 1”

III- DO OBJETO DO LICENCIAMENTO AMBIENTAL

O empreendimento “Corredores e Terminais de Ônibus – Trecho Sul 1” é parte integrante do Programa de Implantação de Novos Corredores de Ônibus e Terminais de Integração, sendo constituído pelos projetos apresentados no quadro abaixo e escopo do licenciamento ambiental.



“Corredores e Terminais de Ônibus – Trecho Sul 1”

Projeto		Extensão (km)	Localização	Subprefeitura
TRECHO CORREDOR VILA NATAL: extensão total de 6,25 Km	VILA NATAL 1:	4,29 Km	Situado no distrito de Grajaú	Capela do Socorro
	VILA NATAL 2	1,96 Km	Situado nos distritos de Grajaú e Parelheiros	
TRECHO CORREDOR BELMIRA MARIN: extensão total de 3,89 Km	BELMIRA MARIN 2	2,28 Km	Situado no distrito de Grajaú	Capela do Socorro
	BELMIRA MARIN 3	1,61 Km	Situado no distrito de Grajaú	
TRECHO CORREDOR BELMIRA MARIN: extensão total de 3,89 Km	BELMIRA MARIN 2	2,28 Km	Situado no distrito de Grajaú	Capela do Socorro
	BELMIRA MARIN 3	1,61 Km	Situado no distrito de Grajaú	
TRECHO CORREDOR CANAL COCAIA: extensão total de 8,46 Km	CANAL COCAIA 1	2,84 Km	Situado no distrito de Grajaú	Capela do Socorro e Santo Amaro
	CANAL COCAIA 2	3,65 Km	Situado no distrito de Cidade Dutra	



Projeto		Extensão (km)	Localização	Subprefeitura
	CANAL COCAIA 3	1,96 Km	Situado no distrito de Cidade Dutra e Campo Grande	
TRECHO CORREDOR MIGUEL YUNES		extensão total 4,93 Km	Situado no distrito de Campo Grande	Santo Amaro
TRECHO CORREDOR SABARÁ		extensão total 8,16 Km	Situado nos distritos de Pedreira, Campo Grande e Santo Amaro	Cidade Ademar e Santo Amaro
TERMINAIS	TERMINAL VARGINHA	área de 17.500 m ²	Situado no distrito de Grajaú	Capela do Socorro e Cidade Ademar
	TERMINAL JARDIM ELIANA	área de 22.700 m ²	Situado no distrito de Grajaú	
	TERMINAL PEDREIRA	área de 16.400 m ²	Situado no distrito de Pedreira	



IV- JUSTIFICATIVAS PARA A IMPLANTAÇÃO DO EMPREENDIMENTO

Dentre as principais justificativas e benefícios esperados apresentados pela empresa São Paulo Transporte S/A - SPTrans para a implantação do empreendimento, podemos citar:

- Melhoria na qualidade de atendimento e maior conforto aos usuários;
- Ampliação da capacidade atual dos eixos de transporte e dos terminais de ônibus da região;
- Diminuição do tempo de percurso e aumento de oferta de lugares;
- Priorização do transporte coletivo sobre o individual;
- Garantia da acessibilidade aos meios de transporte e melhoria nas condições de transferências intermodais;
- Estímulo à migração dos modos motorizados privados para os modos coletivos;
- Melhoria na distribuição de linhas que circulam na cidade, alteradas em função da diminuição dos tempos de viagem e, conseqüentemente, melhoria na qualidade do trânsito e economia de tempo para os usuários;
- Funcionar como elemento catalisador a melhorias no padrão urbano do entorno;
- Melhoria do sistema de acessibilidade e circulação de pedestres no entorno do empreendimento, incluindo recuperação/ampliação de calçadas e implantação de rebaixos e luminárias nas travessias;
- Melhoria no tratamento paisagístico e integração com entorno.
- Carência de transporte público, sendo a principal opção de deslocamento da população da região;

No que se refere ao aspecto ambiental, em especial, às emissões de poluentes estima-se, com a implantação do Projeto dos Corredores e Terminais de Ônibus – Trecho Sul 1, uma redução significativa das emissões de CO; HC; NOx; MP e CO₂, em decorrência da otimização da frota.

Considerando-se, ainda, o incremento da velocidade nesse corredor, a média da redução das emissões passaria para: CO (79%); HC (69%); NOx (64%); MP (71%); CO₂ (57%).



Seção típica Rua Pedro Escobar (trecho com parada)



V- CONCLUSÕES

Com fundamento na análise das informações e/ou documentos constantes no Estudo de Impacto Ambiental e respectivo Relatório de Impacto Ambiental – EIA/RIMA, assim como pelas informações contidas no Relatório Técnico Complementar, e por considerarmos que:

- A implantação e operação do empreendimento vêm ao encontro dos interesses do Município de São Paulo, em se tratando das políticas de circulação viária e de transporte público, de desenvolvimento urbano e de meio ambiente;
- A implantação e operação do empreendimento encontra amparo legal nas disposições estabelecidas no Plano Diretor Estratégico – PDE do Município de São Paulo; nos Planos Regionais Estratégicos das Subprefeituras – PREs, por onde o corredor deverá passar; na Lei Federal de Mobilidade Urbana, assim como no Estatuto da Cidade;
- A operação do corredor deverá proporcionar a redução dos tempos de viagens, com o aumento da velocidade dos veículos, contribuindo sensivelmente para a redução de emissão de poluentes;
- Os impactos ambientais provenientes da implantação e operação do empreendimento e incidentes sobre os meios físico, biótico e socioeconômico, poderão ser evitados, reduzidos, mitigados e/ou compensados, por meio da implementação dos Programas Socioambientais propostos no EIA e Relatório Complementar.

Desta forma, concluindo, não encontramos impedimentos, legais ou técnicos, para que seja expedida a Licença Ambiental Prévia – LAP para o empreendimento “Corredores e Terminais de Ônibus – Trecho Sul 1”, atestando sua viabilidade socioambiental, 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 2 (dois) anos, a partir da data de sua expedição.

Recomenda, nestes termos, ao Plenário do CADES a aprovação do EIA/RIMA, **desde que** sejam cumpridas, pela empresa São Paulo Transporte S/A – SPTrans, todas as exigências descritas no tópico que segue.

VI- EXIGÊNCIAS A SEREM CUMPRIDAS PELO EMPREENDEDOR

A empresa São Paulo Transporte S/A – SPTrans deverá atender às seguintes exigências:

1. Apresentar as seguintes Manifestações:
 - a) Manifestação da Coordenadoria de Planejamento Ambiental – CPLA, quanto às diretrizes e normas para a Área de Proteção e Recuperação da Bacia Hidrográfica do Reservatório Billings, conforme Art. 64 da Lei Estadual nº 13.579/2009.
 - b) Manifestação da Secretaria de Saneamento e Recursos Hídricos e do o Comitê da Bacia Hidrográfica do Alto Tietê, quanto à implantação do empreendimento.
 - c) Manifestação da Empresa Metropolitana de Planejamento – EMPLASA, quanto à política metropolitana para o desenvolvimento da região do empreendimento, tendo em vista a importância dos mananciais das Represas Billings e Guarapiranga para a Região Metropolitana de São Paulo.
 - d) Manifestação favorável da SVMA/DEPAVE-8/DUC quanto à intervenção pretendida em Zona de Amortecimento da APA Bororé – Colônia.
 - e) Apresentar manifestação da SABESP em relação a capacidade de abastecimento de água e captação de esgoto nas áreas propostas para implantação dos terminais.



- f) Apresentar manifestação do gestor dos Reservatórios Billings e Guarapiranga (EMAE e/ou SABESP) em relação ao empreendimento.

Meio Biótico

2. Todos os Parques Lineares propostos e que tenham interferência com o empreendimento deverão ser identificados, nomeados de acordo PRE, e serem objetos de manifestação do Departamento de Planejamento Ambiental - DEPLAN.
3. Todos os Parques Lineares implantados e que tenham interferência com o empreendimento deverão ser identificados, nomeados de acordo PRE, e serem objetos de manifestação do Departamento de Parques e Áreas Verdes – DEPAVE-5.
4. As áreas e exemplares classificados como Patrimônio Ambiental deverão ser considerados para proposição de medidas conservacionistas à época do detalhamento do Programa de Supressão/Manejo.
5. Realizar estudo de fauna utilizando critérios técnicos, nas áreas onde ocorrerão as obras, de modo a avaliar a presença de fauna silvestre, e, caso seja necessário, a fauna deverá ser estudada para que sejam tomadas medidas de mitigação de impactos sobre a mesma.
6. Deverá ser realizado estudo específico de grupos taxonômicos eventualmente presentes. Os trabalhos devem ser direcionados para as áreas verdes sujeitas a supressão e aos corpos d'água/ várzea sujeitos a intervenções. Os levantamentos devem prever no mínimo 5 dias de campo para cada grupo faunístico e devem ser realizados nas estações da primavera ou verão. As espécies registradas devem ser classificadas quanto ao grau de ameaça das listas oficiais de animais ameaçados de extinção, raridade e sensibilidade às alterações ambientais (Decreto Estadual nº 56.031/2010, Instrução Normativa MMA nº 03/2003, Instrução Normativa MMA nº 05/2004 e IUCN Red List, e a Convention on International Trade in Endangered Species of Wild Fauna and Flora – CITES. Caso sejam observados exemplares ameaçados, estes devem ser localizados em mapa.



7. Deverá, para o estudo de avifauna, ser apresentada a curva do esforço amostral estabilizada para cada trecho ou área amostrada, e avaliada a ADA e AID em conjunto.
8. Detalhar o Programa de Monitoramento de Aves, que deverá ocorrer nas fases de implantação e operação do empreendimento. Recomenda-se que os pontos a serem monitorados estejam localizados na AID – Área de Influência Direta, onde não haverá supressão de vegetação, ou seja, praças, áreas significativas e demais áreas verdes na AID, preferencialmente em áreas estrategicamente localizadas junto à ADA. Prioritariamente o Programa de Monitoramento de Aves deverá contemplar os parques lineares.
9. Apresentar estudo da fauna sinantrópica utilizando metodologia técnica e trabalhos de campo, identificando a presença desses animais, bem como a possibilidade de proliferação e dispersão dos mesmos.
10. Deverá apresentar um mapa, em escala adequada, com a atualização de todas as áreas onde haverá manejo arbóreo, com sobreposição do empreendimento, indicando as microbacias em que se localizam. Deverá apresentar, também, um quadro resumo do manejo estimado de exemplares arbóreos por corredores e Terminais, indicando as microbacias em que se localizam.
11. Para intervenção em Áreas de Preservação Permanente - APP deverão ser consideradas alternativas, que não a supressão, como o transplante ou mudança de traçado, visando à preservação de exemplares arbóreos.
12. Para cada etapa do empreendimento, deverá apresentar o TCA – Termo de Compromisso Ambiental firmado com SVMA/DEPAVE para manejo da vegetação de porte arbóreo. Em caso de necessidade de manejo em áreas de plantio compensatório, deverá ser indicado a localidade e apresentar proposta de destinação para as mesmas.
13. Para os plantios decorrentes da compensação ambiental, deverão ser priorizadas as áreas identificadas como relevantes para a manutenção de conectividade, conforme análise realizada, e apresentar medidas mitigadoras para os pontos que possuem conectividade e que sofrerão intervenção.
14. Para as intervenções nas Áreas de Preservação Permanente – APPs localizadas na Área Diretamente Afetada – ADA, o empreendedor deverá obter



a autorização do DEPAVE-4/DPAA e a anuência da CETESB, assim como firmar o Termo de Compromisso Ambiental – TCA com o DEPAVE/SVMA, e cumprir integralmente o disposto no TCA e na anuência da CETESB.

15. Para efeito de compensação de impermeabilização, deverá ser atendido o disposto nos Artigos, 91, 93 e 94 da Lei Específica da Billings.
16. O estudo de quantificação dos ganhos e perdas de áreas permeáveis por microbacia hidrográfica deverá ser reavaliado e rerepresentado, contemplando uma proposta de compensação para cada microbacia hidrográfica que, após a implantação do empreendimento, tenha um balanço negativo de áreas permeáveis. A compensação deverá consistir na criação de novas áreas permeáveis.
17. Deverá ser apresentado um estudo de avaliação e quantificação da perda de solo permeável, ajardinamento, arborização e mobiliário das praças públicas e áreas verdes localizadas junto aos viários que sofrerão intervenções, contemplando uma proposta de criação de novas praças, compensando as perdas ocorridas em cada trecho do empreendimento.
18. Comprovar a Compensação Ambiental em Unidade de Conservação do Grupo de Proteção Integral de 0,5 % do valor de referência do empreendimento, relativo ao Art. 36 da Lei Federal nº 9.985 de 18/07/2000. As Unidades de Conservação serão definidas pelo DECONT-2/GTAIA e a DUC/DEPAVE-8/SVMA em conjunto.
19. O Programa de Arborização e Ajardinamento deverá ser acrescido do seguinte:
 - Acompanhamento da consolidação da arborização e do ajardinamento, por no mínimo quatro anos, com a apresentação de relatórios técnicos anuais ao DECONT-2/GTAIA, demonstrando o desenvolvimento a contento das mudas de árvores e plantas do paisagismo. Os relatórios deverão ser documentados fotograficamente e conter a Anotação de Responsabilidade Técnica - ART do profissional responsável pelos mesmos.
 - Campanhas educativas informando a população a respeito da arborização e do ajardinamento e da importância de preservá-los.
 - Incluir no Programa de Arborização e Áreas Verdes a ser detalhado, um Subprograma de Conservação da Arborização e Áreas Verdes.



- Incluir no Programa de Arborização e Áreas Verdes o emprego de espécies atrativas à avifauna. Utilizar como referência as Portarias Municipais nº 60/SVMA/2011 e 61/SVMA/2011, de 28/05/2011, que estabelecem, respectivamente, a “Lista de Espécies Vegetais Vasculares Nativas do Município de São Paulo” e “a Lista de Espécies Arbóreas Nativas do Município de São Paulo”.
- 20.** O Projeto Paisagístico a nível executivo de todo o empreendimento deve obedecer ao seguinte:
- O plantio de mudas de árvores do Projeto Paisagístico e o referente à compensação pelo manejo da vegetação de porte arbóreo devem estar de acordo com as orientações técnicas para projeto e implantação de arborização em vias e áreas públicas no Município de São Paulo, estabelecidas na Portaria Intersecretarial nº 05/SMMA-SIS/02 de 27/07/2002 ou ato normativo superveniente que a substitua, e com a Lei Municipal nº 13.646 de 11/09/2003. As espécies de árvores devem ser escolhidas a partir da Lista de Espécies Arbóreas Nativas do Município de São Paulo, estabelecida na Portaria 61/SVMA/2011. Devem ser utilizadas as assinaladas como adequadas para arborização urbana, e dentre essas, preferencialmente, as atrativas à avifauna pelas flores, frutos ou sementes.
 - A arborização do Projeto Paisagístico deverá considerar os caminhos verdes previstos nos Planos Regionais Estratégicos, que serão impactados pela implantação do empreendimento.
 - 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.
 - O Projeto Paisagístico deve contemplar a possibilidade de tratamentos com barreiras vegetais a fim de mitigar ruídos e promover a minimização de surgimento de ilhas de calor.
- 21.** Apresentar e detalhar os seguintes Programas: Programa de Recuperação de Áreas Degradadas, Programa de Manejo e Monitoramento de Fauna e Programa de Comunicação Ambiental.



Meio Socioeconômico

- 22.** Apresentar proposta para a utilização das áreas remanescentes das desapropriações, em função da implantação dos corredores e terminais, levando em consideração a perda de áreas permeáveis, assim como a destinação de áreas de provisão para construção de Habitação de Interesse Social, equipamentos públicos, considerando, ainda, as recomendações urbanísticas em análise pela SP Urbanismo bem como as Leis Específicas da Billings e da Guarapiranga (Leis Estaduais nº 12.233/06 e nº 13.579/09)
- 23.** Apresentar os Decretos de Utilidade Pública relativos às áreas a serem desapropriadas, necessárias para a implantação do empreendimento.
- 24.** Tendo em vista que foi possível observar, através da reapresentação do mapa com a localização e identificação dos equipamentos sociais existentes na AID e ADA, diversos equipamentos públicos e sociais no limite da ADA do empreendimento e, considerando que o projeto dos corredores ainda não foi detalhado e poderá gerar novas interferências, as anuências e manifestações dos órgãos responsáveis por estes equipamentos deverão ser apresentadas.
- 25.** Apresentar a Manifestação e Anuência da Secretaria Municipal de Educação, referente à intervenção junto à CEI Tia Dora.
- 26.** No caso de intervenções, seja total ou parcial, em equipamentos públicos e sociais, o empreendedor deverá apresentar as ações realizadas, através de um Programa, no sentido de manter aberto um canal de diálogo e informações com a população afetada, quanto ao empreendimento projetado e a questão da possível interferência e/ou realocação de equipamentos sociais.
- 27.** Todos os equipamentos públicos e sociais localizados no limite da ADA do empreendimento deverão ser considerados como pontos sensíveis de ruído e vibração, e deverão estar contemplados no Programa de Monitoramento de Ruído.
- 28.** Apresentar a Manifestação da Comissão Permanente de Acessibilidade – CPA/SMPED para os Projetos de Acessibilidade do empreendimento, adequando-os às deliberações nela contidas.



29. Apresentar a Manifestação do Grupo Executivo da PMSP para Melhoramentos Ciclo viários – Pró-Ciclista, criado pela Portaria nº 1918/06 – PREF, para o empreendimento projetado, visando o atendimento às normas legais vinculadas ao uso da bicicleta, bem como à compatibilização do projeto do Corredor Sul 1 com os projetos em estudo pelo Grupo Pró-Ciclista.
30. Apresentar as soluções adotadas para garantir a implementação dos tratamentos cicloviários nos trechos onde as ciclovias não poderão ser construídas na lateral, à direita da via.
31. Apresentar a Manifestação da Secretaria Municipal de Habitação – SEHAB/HABI, quanto à remoção da população sujeita a reassentamento, em virtude da implantação do empreendimento. Cabe lembrar que se os reassentamentos ocorrerem dentro das Áreas de Proteção e Recuperação dos Mananciais da Billings (APRM-B) e Guarapiranga (APRM-G), deverão ser seguidas as diretrizes dispostas nas Leis Estaduais nº 12.233/06 e nº 13.579/09.
32. Apresentar as formas de participação das comunidades/famílias atingidas no processo de reassentamento involuntário, que deverão ocorrer durante a fase de planejamento e implantação do empreendimento, reconhecendo e legitimando as organizações/lideranças existentes.
33. Apresentar o cadastramento individual das famílias atingidas pelas remoções e por outras intervenções previstas para a implantação do empreendimento, bem como o diagnóstico socioeconômico com o detalhamento do perfil dessas famílias.
34. Apresentar os possíveis locais disponíveis para o reassentamento das populações afetadas em virtude da implantação do empreendimento, bem como a caracterização física e socioambiental das áreas identificadas com potencial para receber os reassentados. Cabe lembrar que se os reassentamentos ocorrerem dentro das Áreas de Proteção e Recuperação dos Mananciais da Billings (APRM-B) e Guarapiranga (APRM-G), deverão ser seguidas as diretrizes dispostas nas Leis Estaduais nº 12.233/06 e nº 13.579/09.



35. Apresentar o Decreto de Interesse Social – DIS e planta, em escala compatível, das áreas definidas para Habitação de Interesse Social – HIS.
36. Elaborar e apresentar ao DECONT um Programa de Acompanhamento e Desenvolvimento Comunitário, a ser implementado em um prazo máximo de 12 meses após o reassentamento das populações afetadas.
37. Apresentar o Diagnóstico Arqueológico Interventivo de todo o empreendimento e o Parecer Conclusivo do IPHAN, conforme prevê a Portaria nº 230, de 17 de dezembro de 2002 e Resolução SMA de 27 de agosto de 2003.
38. Apresentar a manifestação do Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico, Arqueológico, Artístico e Turístico – CONDEPHAAT, com relação à implantação do projeto do Corredor Sul 1.
39. Apresentar a manifestação do Conselho Municipal de Preservação do Patrimônio Histórico, Cultural e Ambiental da Cidade de São Paulo – CONPRESP, quanto à implantação do projeto do Corredor Sul 1, que pode afetar bens tombados ou em processo de tombamento, eventualmente presentes nas áreas de influência do empreendimento.
40. Apresentar um Estudo de Viabilidade Econômica Conclusivo para o empreendimento, que leve em consideração o impacto na estrutura (cadeia) socioeconômica da região onde o corredor deverá passar, em virtude do grande número de desapropriações de imóveis, em sua grande maioria ocupados por comércios de pequeno e médio porte, bem como por serviços diversos.

Áreas Contaminadas

41. Autuar processo administrativo de acompanhamento da situação ambiental no DECONT/GTAC por trecho dos corredores e terminais de ônibus, para as áreas inseridas na ADA, contendo:



- a)** O número de contribuinte do imóvel (SQL), bem como sua situação cadastral no banco de dados da Prefeitura Municipal de São Paulo – PMSP (Boletim de Dados Técnicos – BDT), para as áreas que sofrerão intervenções diretas das obras para implantação do empreendimento, classificadas como potencialmente contaminadas, suspeitas ou contaminadas.
- b)** Avaliação Ambiental Preliminar para as áreas que sofrerão interferência direta das obras, classificadas como potencialmente contaminadas;
- c)** Avaliação Ambiental Preliminar e Investigação Confirmatória para as áreas que sofrerão interferência direta das obras, classificadas como suspeitas de contaminação;
- d)** Para as áreas classificadas como contaminadas na ADA, apresentar Parecer Técnico atualizado emitido pela CETESB;
- e)** Lembramos que o atendimento do item “b” ao item “d” deverá seguir as diretrizes estabelecidas pelo Manual de Gerenciamento de Áreas Contaminadas (CETESB/2001); Guia para Avaliação do Potencial de Contaminação em Imóveis (CETESB/2003); ABNT NBR 15.515/2007 (Parte 1 e 2); ABNT NBR 15.492/2007; ABNT NBR 15.495/2007 (Parte 1 e 2), NBR 16209:2013; NBR 15515-3:2013 e NBR 16210:2013, além da legislação ambiental vigente.
- 42.** Atualizar a situação ambiental das áreas que sofrerão interferência direta no solo e água subterrânea reclassificando-as, se necessário, de acordo com as investigações ambientais realizadas e versões atualizadas das listagens da CETESB e do GTAC. Ressalta-se que os estudos de Investigação Confirmatória deverão ser realizados antes do início das obras.
- 43.** Nos locais previstos para o reassentamento, identificar as áreas com potencial de contaminação, suspeitas ou comprovadamente contaminadas cadastradas no banco de dados da Prefeitura Municipal de São Paulo – PMSP (Boletim de Dados Técnicos – BDT) disponível no endereço eletrônico https://www3.prefeitura.sp.gov.br/spmf_slc/InformaSQL.aspx., no Relatório de Áreas Contaminadas do Município de São Paulo publicado trimestralmente,



disponível no endereço eletrônico:

http://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/meio_ambiente/servicos/areas_contaminadas/index.php?p=3386 e na Listagem de Áreas Contaminadas e Reabilitadas do Estado de São Paulo (última versão) e no Sistema de Fontes de Poluição – SIPOL, ambos disponibilizados pela Companhia Ambiental do Estado de São Paulo – CETESB.

44. Caso haja novos lotes que venham sofrer interferência direta das obras, sejam eles públicos ou privados, para implantação do empreendimento ou para reassentamento, classificá-los quanto ao potencial de contaminação.
45. Apresentar detalhamento do Plano de Contingência referente às áreas contaminadas.
46. Apresentar detalhamento do Programa de Gerenciamento de Áreas Contaminadas.
47. Apresentar manifestação da CETESB, quanto à existência de áreas cadastradas no Sistema de Fontes de Poluição – SIPOL, considerando os imóveis inseridos na ADA.

Meio Físico

48. Apresentar Modelagem Físico– Matemática de Ruído no cenário mais crítico (maior intensidade sonora da fonte emissora e menor distância do receptor sensível) do funcionamento do Corredor, confrontando tais valores com a Linha de Base da Campanha de Medição de Ruídos Ambiente, antes da operação do Corredor. Caso haja desconformidade de compatibilidade de ruído em pontos receptores sensíveis, deverão ser apresentadas as respectivas medidas mitigadoras, a exemplo de instalação de proteção acústica. Os níveis de ruído máximo obedecerão aos parâmetros de incomodidade previstos no Plano Regional Estratégico (Lei Municipal 13.885/04) nos respectivos zoneamentos urbanos do entorno do empreendimento e critérios da NBR 10.151/00 (lembrando que se o nível de ruído ambiente for superior ao valor do Nível Critério de Avaliação – NCA, este assume o valor de ruído ambiente).



49. Apresentar Modelagem Físico – Matemática de Vibração no cenário mais crítico, prevendo os efeitos de vibração ocasionados pelo trânsito do Corredor sobre as estruturas das edificações adjacentes. Caso haja desconformidade de compatibilidade de vibração em pontos receptores sensíveis, deverão ser apresentadas as respectivas medidas mitigadoras.
50. Apresentar Modelagem no cenário mais crítico, quanto a Dispersão de Poluição Atmosférica e Níveis de Poluição Atmosférica que ocorrerá nos ambientes semiabertos dos Terminais e no entorno desses locais, devido a movimentação de ônibus nos mesmos. Caso necessário, deverão ser apresentadas as respectivas medidas mitigadoras, a exemplo de utilização de exaustão e filtros nos terminais.
51. Apresentar o Cronograma Físico – Financeiro com Previsão de Implantação Parcial de trechos do Corredor, caso não seja possível a implantação integral do mesmo. Deverá ser apresentado Estudo no cenário de implantação parcial do Corredor, contemplando as prováveis disfunções na organicidade e articulação da operação de tais trechos e, ainda, os possíveis impactos ambientais e respectivas medidas mitigadoras.
52. Apresentar o Cronograma Físico com Previsão de Implantação do Projeto de Drenagem que reduzirá os pontos de alagamentos relacionados à macro e microdrenagem ao longo do eixo viário de intervenção do Corredor.
53. Deverá ser apresentado Parecer Técnico Conclusivo demonstrando que a prevista Implantação do Projeto de Drenagem, de que trata a exigência 52, é suficiente para absorção do aumento de vazão esperado para o atendimento do cenário de redução de área permeável em algumas microbacias, em decorrência da implantação do empreendimento.
54. Deverá ser apresentada as medidas de mitigação para os impactos ambientais (ruído, poluição atmosférica, tráfego local) previstos para as vias que estarão no entorno dos corredores, caso se comportem como vias de alívio de tráfego, haja vista a possibilidade do cenário de migração de tráfego geral (automóveis, VUC- veículos urbanos de carga, etc.) para vias adjacentes aos corredores.



55. Deverá ser apresentado Estudo de Pesquisa Origem – Destino (O/D), que contemple a esperada migração de usuários de automóveis para ônibus, assim como a expectativa de melhora do tempo médio de viagem nos casos críticos em que houver transferência para outras linhas e modais.
56. Deverá ser apresentado Plano de Segurança Viária do Corredor Sul 1, com a apresentação de diretrizes e elementos aplicados ao Projeto desse Corredor, que visem a eliminação de riscos de acidentes.
57. Apresentar a Manifestação da Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano–SMDU quanto a possibilidade de adensamento e de mudança das características de uso e ocupação do solo em trechos do Corredor geradas com a implantação do empreendimento proposto.
58. Apresentar as Manifestações das Subprefeituras, por onde os Corredores deverão passar, quanto à compatibilidade do projeto proposto em relação às intervenções previstas nos Planos Regionais Estratégicos – PRE (Lei Municipal nº 13.885/2004), quais sejam: Capela do Socorro, Cidade Ademar e Parelheiros.
59. Apresentar a Manifestação da Comissão de Análise Integrada de Edificações e Parcelamento do Solo e Câmara Técnica de Legislação Urbanística – CAIEPS/CTLU, para os Terminais de ônibus propostos para o Corredor em pauta, tendo em vista que o Decreto Municipal nº 45.817/2005 estabelece que “terminal de ônibus urbano” está enquadrado na categoria de uso não residencial – nR3 - atividades de caráter especial por natureza ou potencialmente geradoras de impacto de vizinhança ou ambiental.
60. Apresentar a Manifestação técnica com as diretrizes definidas pela Comissão de Proteção à Paisagem Urbana – CPPU/ Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano - SMDU, quanto às intervenções de Obras de Artes Especiais - OAEs previstas no empreendimento.
61. Deverá ser atendido o Artigo 11 do Decreto nº 47.817, de 26 de outubro de 2006 , que Regulamenta a Lei nº 14.023, de 8 de julho de 2005, que dispõe sobre a obrigatoriedade de tornar subterrâneo todo o cabeamento instalado no Município de São Paulo. Os novos projetos e expansões viários deverão prever o ordenamento das redes de subsolo, de modo que todos os seus



- cabos aéreos sejam enterrados, planejando-se, inclusive, as futuras expansões, com observância das disposições da Lei nº 13.614, de 2003, e respectiva regulamentação.
- 62.** Apresentar as Manifestações da Companhia do Metrô, da CPTM, da EMTU e da SPObras em relação ao projeto do corredor Sul 1 levando-se em consideração a reorganização e a reestruturação dos sistemas de transporte público para as região Sul do Município de São Paulo, os projetos colocados ou em fase de execução, bem como as integrações entre os modais, a serem realizadas nas estações de transferência e terminais de ônibus.
 - 63.** Apresentar o Cadastro das infraestruturas e serviços de utilidade pública a serem afetados pela implantação do empreendimento e respectivas Manifestações das concessionárias de serviços ou órgãos responsáveis.
 - 64.** Apresentar um Plano de Interrupção Temporária de Frente de Obras.
 - 65.** Apresentar o cronograma físico-financeiro para todas as obras e intervenções necessárias para a implantação do empreendimento, atualizando-o semestralmente.
 - 66.** Apresentar o Plano de Desvio de Tráfego e Sinalização de Obras, aprovado ou elaborado pela Companhia de Engenharia de Tráfego – CET/SMT, para a fase de implantação do empreendimento, tendo em vista a grande movimentação de veículos pesados na ADA e AID do empreendimento, transportando insumos e materiais excedentes de obras.
 - 67.** Apresentar a Outorga do Departamento de Águas e Energia Elétrica – DAEE para as obras e serviços que interfiram nos recursos hídricos superficiais e subterrâneos, conforme determina a Portaria DAEE nº 717/96.
 - 68.** Apresentar estimativas dos volumes de insumos, resíduos e materiais excedentes, a serem gerados durante a implantação do empreendimento, bem como a localização dos aterros de resíduos sólidos inertes, não-inertes e industriais, devidamente licenciados, onde estes resíduos terão disposição final. Informar, ainda, a localização das áreas onde serão instalados os canteiros de obras e canteiros industriais, assim como eventuais áreas de empréstimo.



69. Apresentar a composição e estrutura hierárquica da equipe gerencial responsável pelo empreendimento, bem como as respectivas Anotações de Responsabilidade Técnica – ARTs.
70. Apresentar o Projeto de Gerenciamento de Resíduos Sólidos, em cumprimento ao estabelecido nas disposições do Artigo 24, da Lei Municipal nº 14.803/08.
71. Apresentar a análise técnica da Secretaria Municipal de Transportes – SMT referente aos impactos no trânsito nas áreas de influência do empreendimento, derivados da implantação e operação do empreendimento.
72. Para a solicitação da LAI, deverá ser apresentado o Plano Básico Ambiental – PBA para o empreendimento, contendo o detalhamento de todos os Programas Socioambientais, que compõem o Sistema de Gestão Ambiental – SGA, apresentados no EIA, inclusive o de Articulação Institucional.
73. Apresentar Relatórios semestrais de atendimento às exigências constantes no Anexo Único da presente Licença.
74. Para a solicitação da Licença Ambiental de Instalação – LAI para empreendimento, o empreendedor deverá apresentar um Relatório Técnico que contemple, além do atendimento às exigências constantes nesta LAP, o Projeto Executivo, o Plano de Ataque de Obras e demais informações pertinentes para a expedição da LAI.
75. A solicitação de LAI para o empreendimento poderá ocorrer por trechos, devendo ser apresentadas as justificativas para essa solicitação.
76. Apresentar a Manifestação e/ou Anuência da SIURB/PROJ-1 quanto à integridade estrutural das galerias de concreto que ficarão sob alguns trechos do Corredor Sul 1, e que estarão sujeitas ao impacto dinâmico referente aos pesos máximos de circulação de ônibus.
77. As Estações de Transferência previstas para serem implantadas ao longo do empreendimento “Corredores e Terminais de Ônibus - Trecho Sul 1” estarão sujeitas a Consulta Prévia, quanto à exigibilidade de licenciamento ambiental, conforme Resolução 061/CADES/2001 e Portaria 80/07 – SVMA.



- 78.** Os Terminais de Ônibus previstos para serem implantados ao longo do empreendimento “Corredores e Terminais de Ônibus - Trecho Sul 1” deverão ser objeto de Licença Ambiental de Instalação – LAI específica, junto ao DECONT/SVMA.
- 79.** O trecho do Corredor Sul 1, integrante do Corredor Canal Cocaia – Trecho 1, onde deverá ser implantada uma nova via, junto à faixa de domínio das linhas de transmissão de energia, com seção total de 27m de largura, deverá ser objeto de Consulta Prévia junto ao DECONT, quanto à exigibilidade de Licença Ambiental de Instalação – LAI específica, em conformidade com a Resolução 061/CADES/2001 e Portaria 80/07-SVMA.
- 80.** Os trechos do empreendimento “Corredores e Terminais de Ônibus – Trecho Sul 1”, localizados em Áreas de Restrição à Ocupação – ARO, assim como os Terminais de Ônibus a serem construídos, e que dependem da manifestação da CETESB e respectiva expedição dos Alvarás de Licença Metropolitana e Alvarás de Obras Públicas, serão objeto de Licença Ambiental de Instalação - LAI específica junto ao DECONT, após a aprovação do traçado dos corredores nessas áreas, localizadas em região de mananciais.

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, 18 de dezembro de 2013

Lucas Phelippe dos Santos

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)

Lucas Phelippe dos Santos (SVMA/DECONT - Relator)

Alessandro Azzoni (Associação Comercial de São Paulo)

Angelo Iervolino (Sociedade Ambientalista Leste)

Eduardo Ignácio de Faria (SGM)

Eduardo Storopoli (Universidade Uninove)

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

Glauco Cugler (SVMA/DEPLAN)

Maria José de Andrade Filha (SVMA/UMAPAZ)

Marta Amélia de Oliveira Campos (ABES)

Olga Maria Soares e Gross (SMDU)

Secretária Executiva CADES: Ocleres Harkot

Sergio Krichanã Rodrigues (SIURB)