



Resolução n.º 158 /CADES/2013, de 27 de novembro de 2013

Dispõe sobre a aprovação do Parecer Técnico 067/CADES/13 elaborado pela Câmara Técnica II – Obras Viárias, Drenagem e Transporte que analisou o Estudo de Impacto Ambiental dos Terminais e Sistemas Viários - Região Leste 2.

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

RESOLVE:

Art. 1º - Aprovar o Estudo de Impacto Ambiental **dos Terminais e Sistemas Viários - Região Leste 2**, nos termos propostos pelo Parecer Técnico n.º. 067/CADES/2013, da Câmara Técnica II – Obras Viárias, Drenagem e Transporte.

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

São Paulo, 27 de novembro 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:

ANGELO IERVOLINO
ALESSANDRO AZZONI
ANA MARIA MODOLO DIZ
ANDRÉ DIAS MENEZES DE ALMEIDA
CINTHIA MASUMOTO
DALTON SILVANO
EDUARDO IGNÁCIO DE FARIA
EVANDO REIS
FÁTIMA CRISTINA FARIA PALMIERI
FERNANDO BORGES FORTES
IVO CARLOS VALENCIO
LUCAS PHELIPPE DOS SANTOS

LUIZ FERRUA
MARCIO ESTEVES DA SILVA
MARCO A. C. WINTHER
MARIA CRISTINA DE O. REALI ESPOSITO
MARIA JOSÉ DE ANDRADE FILHA
MARIA LUCIA TANABE
MARTA AMÉLIA DE OLIVEIRA CAMPOS
OCTACÍLIO DE OLIVEIRA ANDRADE JUNIOR
OLGA MARIA SOARES E GROSS
OSVALDO FIGUEIREDO MAUGERI
SÉRGIO KRICHANÃ RODRIGUES
VERA LÚCIA ANACLETO CARDOSO ALLEGRO



PARECER TÉCNICO nº. 67/CADES/2013

Câmara Técnica II – Obras Viárias, Drenagem, Transporte e Habitação que analisou o Estudo de Impacto Ambiental dos Terminais e Sistemas Viários - Região Leste 2

Foram realizadas Audiências Públicas nos dias: 01, 02 e 04/10/2013, às 18:30 horas, respectivamente no CEU Vila Curuçá, CEU Jambreiro e Centro Cultural Jabaquara, em São Paulo - SP.

Em 13/11/13 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 dos **Terminais e Sistemas Viários - Região Leste 2**, o Parecer Técnico nº 046/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.

Como parte integrante deste Programa, que requer investimentos e ações para melhoria do transporte público, estão em fase de elaboração os Projetos para a implantação de vários corredores e terminais de ônibus, que beneficiarão a cidade como um todo, em especial, as regiões Leste, Norte e Sul do município. É neste contexto que o empreendimento, ora em licenciamento, e denominado “Terminais e Sistemas Viários – Região Leste 2” 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 “Terminais e Sistemas Viários – Região Leste 2” está projetado para ser implantado junto a viários e áreas localizadas nas regiões Leste e Sul do Município de São Paulo, estando inserido dentro dos limites físicos das seguintes Subprefeituras: Penha, Itaquera, São Miguel Paulista, Guaianazes, Cidade Tiradentes, Itaim Paulista, São Matheus e Vila Prudente (Zona Leste), além das Subprefeituras de Pinheiros, Santo Amaro, Vila Mariana, Jabaquara e Ipiranga (Zona Sul).

O empreendimento, em sua totalidade, tem uma extensão de 44,6 km. Foi subdividido em quatro trechos, sendo três (03) na Zona Leste e um (01) na Zona Sul, assim resumidos:

- Sistema Perimetral Bandeirantes – Salim Farah Maluf – Trecho I (zona sul), com 15,9 km de extensão;
- Corredor Leste Radial – Trecho III (zona leste), com 8,1 km de extensão;
- Sistema Perimetral Itaim Paulista – São Mateus – Trecho II (zona leste), com 7,6 km de extensão;
- Sistema Perimetral Itaim Paulista – São Mateus – Trecho III (zona leste), com 9,5 km de extensão.

Além desses Corredores, serão executadas melhorias viárias em trecho da Av. Marechal Tito, entre o futuro Terminal Itaim Paulista e a Av. Córrego Três Pontes, e serão implantados três Terminais Urbanos:

- Terminal Itaim Paulista, a ser construído ao sul da Linha 12 – Safira da CPTM;
- Terminal Vila Mara Norte, a ser construído junto à Estação Jardim Helena/Vila Mara, do lado Norte da Linha 12 - Safira da CPTM; e
- Novo Terminal São Mateus, com localização prevista ao lado do Terminal São Mateus da EMTU, entre a Av. Sapopemba e a Rua Ministro Luis Sparano.



Mapa de Localização do empreendimento “Terminais e Sistemas Viários – Região Leste-2”



III- DO OBJETO DO LICENCIAMENTO AMBIENTAL

O empreendimento “Terminais e Sistemas Viários – Região Leste 2”, objeto da presente manifestação técnica, 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.



Terminais e Sistemas Viários – Região Leste-2

| Projeto | Extensão (km) | Localização | Subprefeitura |
|--|---------------|---|---|
| Corredor Leste Radial (Trecho III) | 8,1 | Avenida José Pinheiro Borges e Rua Copenhague | Penha, Itaquera, São Miguel Paulista e Guaianazes |
| Sistema Perimetral Itaim Paulista – São Mateus (Trecho II) | 7,6 | Estrada do Iguatemi, ruas do Jaú e Luis Mateus e Av. Prof.º João Batista Conti | Itaquera, Guaianazes e Cidade Tiradentes |
| Sistema Perimetral Itaim Paulista – São Mateus (Trecho III) | 9,5 | Rua do Jaú x Estrada do Iguatemi, ruas da Passagem Funda e Saturnino Pereira, Viaduto Dep. Antônio Silva Cunha Bueno, estradas Lajeado Velho e Dom João Neri até a Av. Marechal Tito | Itaim Paulista, Guaianazes e Cidade Tiradentes |
| Tratamento Viário da Av. Marechal Tito: | 3,5 | Terminal Itaim Paulista, Rua Albardão, Av. Marechal Tito até a divisa com o município de Itaquaquecetuba (córrego Três Pontes). Esta via já se configura como um corredor de ônibus. | Itaim Paulista |
| Sistema Perimetral Bandeirantes – Salim Farah Maluf (Trecho I) | 15,9 | Av. Eng.º Luiz Carlos Berrini x Av. dos Bandeirantes, Av. Afonso D'Escagnolie Taunay, Complexo Viário Maria Maluf, Av. Tancredo Neves, Terminal Sacomã, Av. das Juntas Provisórias, Via Elevada Trecho 3 do Expresso Tiradentes, Av. Prof. Luiz Ignácio de Anhaia Melo até o Terminal Vila Prudente | Pinheiros, Santo Amaro, Vila Mariana, Jabaquara, Ipiranga e Vila Prudente |



| Projeto | Extensão (km) | Localização | Subprefeitura |
|--------------------------|---|--|----------------|
| Terminal Itaim Paulista | Área total de 26.530m ² e 1.735m de plataformas | Avenida Marechal Tito, ruas Rafael Correia da Silva, Francisco Vaz Moniz e Albardão | Itaim Paulista |
| Terminal Vila Mara Norte | Área total de 2.500 m ² e 264 m lineares de plataforma | Avenida Estrela da Noite e Rua São Gonçalo do Rio das Pedras | Itaim Paulista |
| Novo Terminal São Mateus | Área total de 18.262m ² | Entre a Rua Ministro Luís Sparano e a Av. Sapopemba com a Av. Adélia Chohfi, junto à Praça Felisberto Fernandes da Silva | São Mateus |

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;
- Melhoria no desempenho logístico dos deslocamentos dos passageiros, evitando o percurso negativo de parte das viagens e minimizando a concorrência com o trânsito urbano;
- 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;
- Aumento dos benefícios esperados dos projetos colocados em seu entorno direto;
- 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.

No que se refere ao aspecto ambiental, em especial, às emissões de poluentes, com a implantação do Projeto dos Corredores e Terminais Região Leste-2, estima-se uma redução significativa das emissões de CO em 65%; de HC em 48%; NOx em 38%; MP em 45% e CO2 em 36%, em decorrência da otimização da frota.

Considerando-se, ainda, o incremento da velocidade nesse corredor, a média da redução das emissões passaria para: CO(77%); HC(59%); NOx(56%); MP(59%); CO2(48%).

V- PRINCIPAIS CARACTERÍSTICAS DO EMPREENDIMENTO

Os projetos dos Corredores de Ônibus e Terminais apresentam as seguintes características:

- Faixa de ônibus, prioritariamente, à esquerda, junto ao canteiro central e com faixa de ultrapassagem nas paradas (largura de 3,50m e uma faixa adicional de 3,50m que serve de ultrapassagem nas paradas);
- Faixa de ônibus com pavimento rígido;
- Compartilhamento dos corredores com o sistema metropolitano;
- Sempre que possível, evitar o entrelaçamento com o sistema viário comum;
- Ciclovias, quando viável, na lateral, à direita (2,5m de largura);



- Pagamento da tarifa antes do embarque, ganhando tempo nessa operação;
- Paradas, estações de transferência e terminais com acessibilidade universal (plataformas de 64 m de extensão);
- Bicicletários nos terminais;
- Edificações (terminais, estações de transferência e paradas) com arquitetura sustentável;
- Corredores Inteligentes, com controle da operação em tempo real e sistema de informações aos usuários; e
- Veículos de alta tecnologia (articulados, biarticulados) movidos com energia menos poluente e que gera menor nível de ruído.

Para o dimensionamento dos terminais foram adotadas as seguintes premissas:

- A frequência adotada para o dimensionamento pode ser operada por diferentes tipos de veículos, sendo considerado o maior tipo de veículo esperado para operar na linha. Essas considerações são semelhantes para o dimensionamento dos terminais;
- O dimensionamento do sistema seguiu a tabela com as dimensões definidas nas especificações técnicas da SPTrans. Para veículos biarticulados (27 m) foram calculadas as baias necessárias para estes seguindo a mesma lógica que para os veículos articulados;
- Considerou-se a possibilidade de compartilhamento de baias de parada dos veículos ou mangueiras entre diferentes linhas, garantindo a operação dos terminais.

A seção típica dos Corredores abrangerá duas pistas separadas por canteiro central (com 2 a 5 m de largura), com pelo menos 3 faixas de tráfego por sentido, das quais uma faixa, a da extrema esquerda será exclusiva para o fluxo de ônibus. Todas as faixas exclusivas e de ultrapassagem serão executadas em pavimento rígido. Junto às paradas, será acrescida uma faixa para ultrapassagem de ônibus, que irá garantir a ultrapassagem dos ônibus de diferentes linhas e a fluidez dos Corredores.



As paradas projetadas apresentam uma distância média de 500 m entre si, sendo que a sua localização considera as paradas existentes atualmente e a configuração das linhas que irão operar na condição definitiva.

As paradas serão do tipo “embarcadas”: os passageiros deverão efetuar o pagamento ao adentrar na parada, não havendo cobrança dentro dos ônibus. Esse sistema facilita o acesso dos usuários no ônibus e diminui o tempo necessário nas paradas, tendo um importante reflexo na operação e no tempo de viagem.

Todos os Terminais Urbanos contarão com reservatórios para água de reuso, onde também serão armazenadas águas pluviais. As coberturas dos terminais serão desenvolvidas de maneira que seja possível um melhor aproveitamento da ventilação e iluminação naturais.

Sistema Perimetral Bandeirantes – Salim Farah Maluf: promoverá uma ligação perimetral entre a região da Marginal Pinheiros, Estação Vila Olímpia da CPTM, passando pelo Aeroporto de Congonhas, e pelo Terminal Sacomã, até o Terminal Vila Prudente. A conexão deste corredor com o corredor existente na av. Ibirapuera será feita por uma Estação de Transferência.

Corredor Leste Radial – Trecho III: é proposta a conectividade das linhas entre os Terminais Guaianazes e Itaquera, indo da Avenida José Pinheiro Borges até a Rua Capitão Pucci.

Sistema Perimetral Itaim Paulista - São Mateus – Trecho II: As principais conexões com outros sistemas de transporte se darão pela interligação com o Trecho III do sistema e na integração com a Linha 15-Prata do Metrô (monotrilho).

Sistema Perimetral Itaim Paulista - São Mateus – Trecho III: As integrações serão realizadas no Terminal Itaim Paulista, na interligação com o Corredor Leste Radial III, onde deverá haver uma Estação de Transferência entre os dois corredores, e na conexão com o Trecho II do Sistema Perimetral Itaim Paulista-São Mateus

Melhorias Viárias na Avenida Marechal Tito

Os serviços a serem realizados são basicamente referentes à pavimentação e a implantação de sinalização adequada das vias.



Terminal Itaim Paulista

Terá área total de 26.530,00 m² e 1.735 m de plataformas havendo articulação das linhas locais e estruturais, além da integração física do Corredor Celso Garcia (em projeto) com a Linha 12-Safira da CPTM na Estação Itaim Paulista e a organização do sistema intermunicipal de ônibus através do seccionamento de linhas intermunicipais originadas nos municípios das regiões Nordeste e Leste da RMSP. O bicicletário terá 306 m² e contará com sanitários (simples e acessível), armários, bebedouro e equipamentos de ar comprimido.

Terminal Vila Mara Norte

O Terminal Vila Mara Norte terá uma área coberta total de 2.500 m² e 264 m lineares de plataforma. Articulará as linhas estruturais e as locais provenientes dos bairros Jardim Helena e Vila Mara, localizados ao Norte da ferrovia, e integrará o Terminal à Linha 12-Safira da CPTM através da Estação Jardim Helena e ao Corredor Celso Garcia (em projeto) por meio de passarela e também contará com bicicletário.

Novo Terminal São Mateus

Com uma área de 18.262m² terá a finalidade de integrar-se com o Terminal São Mateus da EMTU e a futura Estação São Mateus da Linha 15-Prata do Metrô (monotrilho) e articular-se aos Corredores Leste Aricanduva (em projeto, sob responsabilidade da SPObras) e Sistema Perimetral Itaim Paulista - São Mateus; também contará com bicicletário.

Seção típica dos corredores





VI- CONCLUSÕES

O crescimento econômico do país nesses últimos anos, com destaque para o município de São Paulo, trouxe para o mercado de trabalho milhões de pessoas, que refletiu de imediato no consumo e aquisição de bens duráveis, como é caso da compra de automóveis. Este fato agravou ainda mais a mobilidade urbana nos grandes centros. Ressaltamos que este não é um fenômeno que ocorre somente em grandes capitais. Outras cidades bem menores também enfrentam grandes transtornos em relação aos deslocamentos diários de seus habitantes.

Especificamente na cidade de São Paulo, a política de mobilidade urbana, priorizando o transporte público em detrimento do transporte individual, ficou estagnada e abandonada nestes últimos anos, mostrando um descaso para com seus cidadãos.

A democratização do espaço das vias públicas da cidade, atualmente ocupada, desproporcionalmente, pelo transporte de caráter individual, por meio da utilização, principalmente, de autos, não só é necessária como se faz urgente para reverter o quadro caótico do trânsito na cidade de São Paulo.

A “imobilidade urbana” e a desorganização na estruturação do trânsito na cidade, implicam em baixa qualidade de vida, altos custos, a péssima qualidade do ar, inúmeros acidentes com mortes e feridos, principalmente daqueles cidadãos que se utilizam de motos, bicicletas e o modo a pé para se locomoverem dentro dos grandes congestionamentos.

Esta situação não pode mais ser aceita e precisa ser revertida. A cidade e seus cidadãos, em todas as classes sociais e faixas etárias, pagam um preço muito alto pela pouca mobilidade e lentidão nas vias.

O Programa Municipal de Investimentos e Ações para Melhoria do Transporte Público Coletivo e do trânsito para a cidade de São Paulo, tendo como principal objetivo a melhora da mobilidade da população e a acessibilidade do território urbano, está se consubstanciando aqui por meio da implantação e operação do empreendimento “Terminais e Sistemas Viários – Região Leste2”.



Esse Programa está resgatando a concepção, tão lógica e evidente, que foi esquecida por um bom período de tempo, de utilização de espaços de vias públicas para que o transporte público coletivo flua. Foi assim no passado com os “corredores de trólebus”, apresentando desempenho mesmo com as restrições operacionais e de ultrapassagens.

As justificativas apresentadas pelo empreendedor, assim como os potenciais benefícios que a implantação e operação dos corredores de ônibus trarão para a cidade, são consistentes, robustas e inquestionáveis.

Contudo, consideramos que outras medidas de caráter estrutural precisam ser avaliadas e adotadas, para a redução dos deslocamentos diários pendulares na cidade, de ida e volta da casa para o trabalho. Em um Município com 11 milhões de habitantes, fora os outros 10 milhões da RMSP, a implantação do Programa de corredores terá o efeito esperado de curto a médio prazo. Para tanto, se faz urgente levar o trabalho ao trabalhador, o que já vem ocorrendo com o desenvolvimento de boa parte da Zona Leste de São Paulo (onde residem milhões de trabalhadores), amparada pelas mudanças do novo zoneamento da cidade e as propostas contidas na revisão do PDE do Município.

Cabe destacar, ainda, que a educação consumista e a cultura individualista dos cidadãos paulistanos (e de outras cidades também), agravada pelas péssimas e ineficientes condições do transporte público coletivo oferecidas, levam para as vias da cidade milhões de automóveis, com motoristas solitários à espera de que algo possa ser realizado.

Sendo assim, por tudo o que já foi exposto nesse Parecer Técnico e por considerarmos que:

- A implantação e operação do empreendimento vem 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 e Subprogramas Socioambientais propostos no EIA e Relatório Complementar.

Desta forma, concluindo, não encontramos impedimentos legais ou técnicos, s.m.j., para que seja expedida a Licença Ambiental Prévia – LAP para o empreendimento “Terminais e Sistemas Viários – Região Leste 2”, 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.

VII- EXIGÊNCIAS A SEREM CUMPRIDAS PELO EMPREENDEDOR

1-) 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.

- 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.

2-) O empreendedor deverá firmar o Termo de Compromisso Ambiental – TCA com o DEPAVE/SVMA para o manejo da vegetação de porte arbóreo, a ser executado para a implantação do empreendimento.

3-) O estudo de quantificação dos ganhos e perdas de áreas permeáveis por microbacia hidrográfica deverá ser reavaliado e reapresentado, 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.

4-) Para as intervenções nas Áreas de Preservação Permanente – APPs localizadas na Área Diretamente Afetada – ADA, o empreendedor deverá obter a autorização do DEPAVE-4 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.

5-) O 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, deverá ser revisto e reapresentado, contemplando uma proposta de criação de novas praças, compensando as perdas ocorridas em cada trecho do empreendimento.



6-) O empreendedor deverá obter manifestação favorável do Departamento de Gestão do Patrimônio Imobiliário – DGPI da SEMPLA para as intervenções nas praças, áreas verdes junto ao viário e demais áreas públicas.

7-) O empreendedor deverá apresentar manifestação favorável do DEPAVE-5/SVMA, quanto às intervenções pretendidas nos Parques Municipais “Raul Seixas” e “Linear da Integração Zilda Arns”, decorrentes da implantação do empreendimento.

8-) O empreendedor deverá apresentar manifestação favorável do DEPLAN/SVMA, quanto às intervenções pretendidas no Parque Linear Proposto do Ribeirão Guaratiba, decorrentes da implantação do empreendimento.

9-) O empreendedor deverá atender aos seguintes itens do OFÍCIO/IBT/DG/2013 do Conselho de Defesa do Parque Estadual das Fontes do Ipiranga – CONDEPEFI: item 4º - realizar a análise dos impactos potenciais e efetivos do corredor de ônibus sobre a biodiversidade e as atividades desenvolvidas no Parque Estadual das Fontes do Ipiranga – PEFI; item 5º - considerar a questão de acessos de veículos e do trânsito, pois o local já sofre com os congestionamentos, principalmente, nos finais de semana e feriados, devido ao fluxo para o Zoológico. Deverá, ainda, levar em consideração a sugestão formulada no Ofício de os estudos contemplarem a possibilidade de prolongamento da ciclovia até o Parque Estadual das Fontes do Ipiranga, além de se criar uma conexão de ônibus até o Zoológico.

10-) Deverá ser reapresentado o Estudo da Avifauna, considerando que os pontos de observação de aves devem estar localizados em áreas verdes significativas, praças e demais áreas verdes da AID, dando preferência às áreas estrategicamente localizadas junto à ADA. A suficiência amostral deve ser demonstrada para cada um dos trechos do empreendimento. O Terminal São Mateus deve fazer parte do estudo.

11-) 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.



12-) O Subprograma de Manejo da Fauna Sinantrópica deverá prever procedimentos técnicos adequados e de acordo com a legislação pertinente para eventuais situações de manejo de cobras e cães errantes, visto que esses animais são citados no levantamento da fauna sinantrópica realizado na ADA.

13-) 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.

14-) Os Programas e Subprogramas Ambientais referentes ao meio biótico deverão ser reapresentados com o detalhamento necessário para serem implementados, devendo ser citada a empresa responsável pela implementação do Programa ou Subprograma e demonstrada a sua competência técnica e legal para executá-lo.

Meio Socioeconômico

15-) Apresentar, quando da solicitação da LAI, proposta para 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

16-) Apresentar os Decretos de Utilidade Pública relativos às áreas a serem desapropriadas, necessárias para a implantação do empreendimento.



17-) Apresentar a Manifestação da Secretaria Municipal de Saúde, relativa aos equipamentos sociais sob sua responsabilidade, diretamente afetados pela implantação dos Corredores da Região Leste 2, quais sejam: Unidade Básica de Saúde Dom João Neri (remanejamento) e Unidade Básica de Saúde Chabilândia (parcial).

18-) Apresentar a Manifestação da Secretaria Municipal de Educação, relativa aos equipamentos sociais sob sua responsabilidade, diretamente afetados pela implantação dos Corredores da Região Leste 2, quais sejam: EMEI Profª Doracil Dina Benício (parcial) e EMEF Padre Chico Falcone (parcial).

19-) O empreendedor deverá informar as ações realizadas, no âmbito do Subprograma de Realocação de Equipamentos Sociais, no sentido de manter aberto um canal de diálogo e informações com a população afetada, quanto ao empreendimento projetado e a questão da relocação de equipamentos sociais.

20-) Apresentar o Plano de Relocação previsto no Subprograma de Relocação de Equipamentos Sociais.

21-) Apresentar a Manifestação da Comissão Permanente de Acessibilidade – CPA/SMPED para os Projetos de Acessibilidade do empreendimento, adequando-os às deliberações nela contidas.

22-) 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 Leste 2 com os projetos em estudo pelo Grupo Pró-Ciclista, nas regiões Leste e Sul da cidade, devendo ser considerada a sugestão do CONDEPEFI, contida na exigência 9.

23-) Apresentar as soluções adotadas para garantir a implementação dos tratamentos ciclo viários nos trechos onde as ciclovias não poderão ser construídas na lateral, à direita da via.



24-) Apresentar solução individual, se necessário, considerada para os equipamentos sociais afetados por desapropriação parcial, visando atenuar a maior incidência de emissões de ruído e atmosférica, bem como as vibrações que irão afetar os usuários dos equipamentos em questão.

25-) Apresentar a Manifestação da Secretaria Municipal de Habitação – SEHAB/HABI, quanto à remoção da população sujeita a reassentamento, em virtude da implantação do empreendimento.

26-) 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.

27) 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.

28-) 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;

29-) 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.

30-) Apresentar o Parecer Conclusivo do IPHAN, quanto ao Programa de Diagnóstico Arqueológico Interventivo para os Corredores e Terminais de Ônibus – Região Leste 2.

31-) Apresentar o Parecer Conclusivo do CONDEPHAAT, relativo aos bens tombados presentes na Área de Influência Direta dos Corredores e Terminais de Ônibus – Região Leste 2.

32-) Apresentar a Manifestação Conclusiva do CONPRESP, para os projetos dos Corredores e Terminais de Ônibus - Região Leste 2.



33-) 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 serviços diversos.

34-) Os Terminais de Ônibus previstos para serem implantados ao longo do empreendimento “Terminais e Sistemas Viários - Região Leste 2” deverão ser objeto de Licenciamento Ambiental específico, junto ao DECONT/SVMA.

35-) As Estações de Transferência previstas para serem implantadas ao longo do empreendimento “Terminais e Sistemas Viários - Região Leste 2” estarão sujeitas a Consulta Prévia, quanto à exigibilidade de licenciamento ambiental, conforme Resolução 061/CADES/2001 e Portaria 80/07 – SVMA.

36-) Apresentar as Manifestações dos Grupos ou Conselhos Gestores das Operações Urbanas Consorciadas Água Espraiada e Faria Lima, bem como da São Paulo Urbanismo, com relação às Operações Urbanas Consorciadas Mooca-Vila Carioca e Rio Verde – Jacu, tendo em vista que o empreendimento projetado está inserido dentro dos perímetros dessas Operações.

Áreas Contaminadas

37-) Autuar Processo Administrativo de acompanhamento da situação ambiental no GTAC por trecho, contendo:

37.1-) O número de contribuinte do imóvel (SQL), bem como sua situação em relação à áreas contaminadas no banco de dados da Prefeitura Municipal de São Paulo – PMSP (Boletim de Dados Técnicos – BDT) para as áreas que serão objeto de intervenções direta das obras, classificadas como AP, AS ou AC;

37.2-) Avaliação Ambiental Preliminar para as áreas que sofrerão interferência direta em virtude das obras, classificadas como potencialmente contaminadas na ADA;



37.3-) Avaliação Ambiental Preliminar e Investigação Confirmatória para as áreas que sofrerão interferência direta em virtude das obras, classificadas como suspeitas de contaminação na ADA;

37.4-) Os itens 37.2 e 37.3, deverão 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), além da legislação vigente;

37.5-) Para as áreas classificadas como contaminadas na ADA, apresentar Parecer Técnico atualizado emitido pela CETESB;

37.6-) A cada solicitação de LAI, atualizar a situação ambiental das áreas que sofrerão interferência direta no solo e água subterrânea, reclassificando-as, se necessário, de acordo com as investigações realizadas e versões mais atuais das listagens da CETESB e do GTAC.

38-) Nos locais previstos para o reassentamento e no local onde se pretende a implantação do Terminal Vila Mara, identificar as áreas com potencial, 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 (2012) e no Sistema de Fontes de Poluição – SIPOL, ambos disponibilizados pela Companhia Ambiental do Estado de São Paulo – CETESB.

39-) Caso haja novos lotes que venham a sofrer interferência direta das obras, sejam eles públicos ou privados; para implantação do empreendimento ou para reassentamento, classificá-los quanto ao potencial de contaminação.





Meio Físico

40-) Por ocasião da solicitação da Licença Ambiental de Instalação – LAI, deverá ser apresentada 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, a exemplo da APA Estadual da Mata do Iguatemi e equipamentos sociais, 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).

41-) Por ocasião da solicitação da Licença Ambiental de Instalação – LAI, deverá ser apresentada 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.

42-) Por ocasião da solicitação da Licença Ambiental de Instalação – LAI, deverá ser apresentada Modelagem no cenário mais crítico, quanto a Dispersão de Poluição Atmosférica e Níveis de Poluição Atmosférica que ocorrerá nos ambientes semi-abertos dos Terminais Vila Mara Norte, Itaim Paulista e Novo Terminal São Mateus, sua influência nos usuários dos mesmos e no entorno desses locais, devido a movimentação de ônibus nesses Terminais e viário dos Corredores e, ainda, no Túnel a ser implantado para acessar o Novo Terminal São Mateus, com a projeção do levantamento da dispersão atmosférica no interior do túnel e nas regiões de desemboque. Caso necessário, deverão ser apresentadas as respectivas medidas mitigadoras a exemplo de utilização de exaustão e filtros nos terminais e no interior dos túneis.



43-) Por ocasião da solicitação da Licença Ambiental de Instalação – LAI, deverá ser apresentado 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 caso do 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.

44-) Por ocasião da solicitação da Licença Ambiental de Instalação – LAI, deverá ser apresentado o Cronograma Físico com Previsão de Implantação do Projeto de Drenagem que reduzirá os pontos de alagamentos relacionados à micro-drenagem do eixo viário de intervenção do Corredor.

45-) Por ocasião da solicitação da Licença Ambiental de Instalação – LAI, deverá ser apresentado Parecer Técnico Conclusivo demonstrando que a prevista Implantação do Projeto de Drenagem, de que trata a exigência 44, 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;

46-) Por ocasião da Licença Ambiental de Instalação – LAI, deverão ser apresentadas 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 visto a possibilidade do cenário de migração de tráfego geral (automóveis, VUC- veículos urbanos de carga, etc.) para vias adjacentes aos corredores.

47-) Por ocasião da solicitação da Licença Ambiental de Instalação – LAI, 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.

48-) Por ocasião da solicitação da Licença Ambiental de Instalação – LAI, deverá ser apresentado Plano de Segurança Viária do Corredor Leste-2, com a apresentação de diretrizes e elementos aplicados ao Projeto desse Corredor, que visem a eliminação de riscos de acidentes.



49-) Por ocasião da solicitação da Licença Ambiental de Instalação – LAI, deverá ser apresentado Parecer Conclusivo de SIURB –PROJ-1 quanto à integridade estrutural das galerias de concreto que ficarão sob alguns trechos do Corredor Leste 2, a exemplo das galerias do Córrego da Traição sob a Av. dos Bandeirantes, que estarão sujeitas ao impacto dinâmico referente aos pesos máximos de circulação de ônibus.

50-) Por ocasião da solicitação da Licença Ambiental de Instalação – LAI, deverá ser apresentada Manifestação da Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano –SMDU quanto a possibilidade de adensamento e de mudanças das características de uso e ocupação do solo em trechos do Corredor, geradas com a implantação do empreendimento proposto.

51-) Por ocasião da solicitação da Licença Ambiental de Instalação – LAI, deverão ser apresentadas 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: Subprefeituras da Cidade Tiradentes, Guaianases, Ipiranga, Itaquera, Jabaquara, Penha, Pinheiros, Santo Amaro, São Mateus, São Miguel, Vila Prudente, Vila Mariana e Itaim Paulista;

52-) Por ocasião da solicitação da Licença Ambiental de Instalação – LAI, deverá ser apresentada 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.

53-) Por ocasião da solicitação da Licença Ambiental de Instalação – LAI, deverá ser apresentada Manifestação do Corpo de Bombeiros, em relação ao projeto do túnel proposto (Trecho II do Sistema Perimetral Itaim Paulista – São Mateus) de acordo com os objetivos e as diretrizes estabelecidas na Instrução Técnica nº 35/2011.



54-) Por ocasião da solicitação da Licença Ambiental de Instalação – LAI, deverá ser apresentada 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.

55-) Deverá ser observado 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.

56-) Apresentar as Manifestações da Companhia do Metrô, da CPTM, da EMTU e da SPObras em relação ao projeto “Terminais e Sistemas Viários - Região Leste 2”, levando-se em consideração a reorganização e a reestruturação dos sistemas de transporte público para as regiões leste e sul do Município de São Paulo, os projetos colocalizados ou em fase de execução, bem como as integrações entre os modais, a serem realizadas nas estações de transferência e terminais de ônibus.

57-) 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.

58-) Apresentar um Plano de Interrupção Temporária de Frente de Obras.

59-) Apresentar Relatórios semestrais de atendimento às exigências constantes no Anexo Único da presente Licença.

60-) 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.



61-) Apresentar o cronograma físico-financeiro para todas as obras e intervenções necessárias para a implantação do empreendimento, atualizando-o semestralmente.

62-) A solicitação de LAI para o empreendimento poderá ocorrer por trechos, devendo ser apresentadas as justificativas para essa solicitação.

63-) 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.

64-) 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.

65-) 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.

66-) Apresentar a composição e estrutura hierárquica da equipe gerencial responsável pelo empreendimento, bem como as respectivas Anotações de Responsabilidade Técnica – ARTs.

67-) Apresentar o Projeto de Gerenciamento de Resíduos Sólidos, em cumprimento ao estabelecido nas disposições do Artigo 24, da Lei Municipal nº 14.803/08.

68-) 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.



69-) Para a solicitação da LAI, deverá ser apresentado 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:

- de Controle Ambiental das Obras;
- de Articulação Institucional;
- de Monitoramento da Qualidade Ambiental;
- de Compensação Ambiental;
- de Arborização e Ajardinamento;
- de Monitoramento da Avifauna;
- de Comunicação Social e Educação Ambiental;
- de Indenização e Reassentamento.

70) Tendo em vista o projeto do túnel, que deverá ser construído sob a Praça Felisberto Fernandes da Silva, onde passa a adutora de Rio Claro e, atualmente, com obras do sistema monotrilho da Linha 15 – Prata, apresentar as Manifestações da SABESP e da Companhia do METRÔ em relação à interferência citada e o projeto colocalizado, respectivamente.

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, 13 de novembro 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)