



Resolução n.º 161 /CADES/2013, de 23 de dezembro de 2013

Dispõe sobre a aprovação do Parecer Técnico 070/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 Sul 2.

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 Terminais e Sistemas Viários – Região Sul 2, nos termos propostos pelo Parecer Técnico n.º. 070/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. 70/CADES/2013

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

Foram realizadas Audiências Públicas nos dias: 21, 24 e 25/10/2013, às 18:00 horas, respectivamente, no Ipê Clube (Ibirapuera), CEU Cidade Dutra (Interlagos) e Colégio Delta (Santana), em São Paulo - SP.

Em 18/12/13 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 e respectivo Relatório de Impacto Ambiental – EIA/RIMA para o empreendimento “Terminais e Sistemas Viários – Região Sul 2”, o Parecer Técnico nº 055/DECONT-2/GTAIA/2013.

Após análise e discussão, esta Câmara Técnica decidiu acatar o Parecer Técnico do DECONT-2.

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 Sul 2”, se insere.



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 Sul 2”, será implantado nas principais vias de ligação norte-sul da cidade, tendo início no futuro Terminal Santana, localizado na Zona Norte e segue até a Estação de Transferência Rio Bonito, na Zona Sul da cidade. Com extensão aproximada de 25,3 km, este corredor, também conhecido como “Corredor 23 de Maio”, ligará o Terminal Santana, Terminal Correios, Terminal Bandeira, Estação de Transferência Rio Bonito, Terminal Jardim Aeroporto e o Terminal Jardim Miriam.

O empreendimento foi subdividido em três trechos, quais sejam:

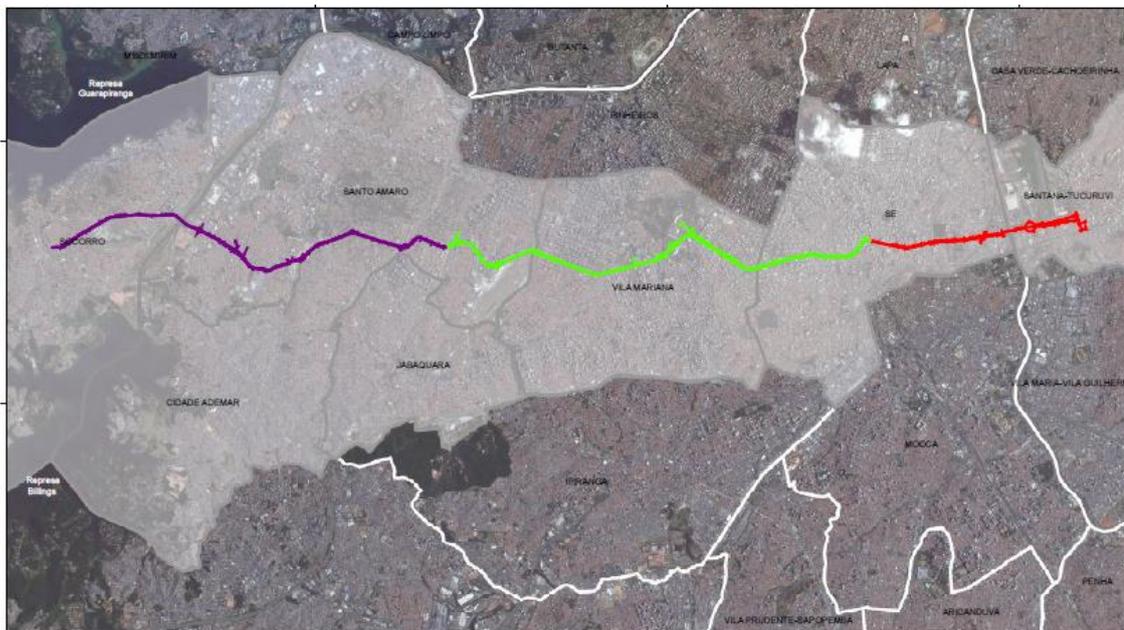
- Trecho 1: possui 5,20 km de extensão;
- Trecho 2: possui 9,90 km de extensão; e
- Trecho 3: possui 10,20 km de extensão.

Serão implantados, ainda, três Terminais Urbanos:

- Terminal Jardim Aeroporto, localizado à Av. Washington Luís x Av. Vieira de Moraes;
- Terminal Jardim Miriam, a ser construído junto ao Corredor Diadema/Brooklin; e
- Terminal Santana, a ser construído junto à Av. Cruzeiro do Sul.



Mapa de Localização do Empreendimento “Terminais e Sistemas Viários – Região Sul 2”



III- DO OBJETO DO LICENCIAMENTO AMBIENTAL

O empreendimento “Terminais e Sistemas Viários Região Sul 2”, objeto da presente avaliação, é integrante do Programa de Implantação de Novos Corredores de Ônibus e Terminais de Integração, constituído pelos projetos apresentados no quadro abaixo:



Terminais e Sistemas Viários – Região Sul -2

Projeto	Extensão (km)	Localização	Subprefeitura
Corredor 23 de Maio (trecho 1)	5,20	Term. Santana – Av. Gen. Pedro Leon Schneider, R. Leite de Moraes, Av. Dr. Zuquim, R. Gabriel Piza, Av. Santos Dumont, Av. Tiradentes, Ponte das Bandeiras, Av. Prestes Maia – Term. Correios.	Santana/Tucuruvi Sé
Corredor 23 de Maio (trecho 2)	9,90	Term. Bandeira – Av. 23 de maio, Av. Prof. Ascendino Reis, Av. Rubem Berta, Av. Moreira Guimarães, Vd. João Julião da Costa Aguiar.	Vila Mariana Santo Amaro
Corredor 23 de Maio (trecho 3)	10,20	Vd. João Julião da Costa Aguiar, Av. Washington Luis, Av. Interlagos, Av. Sen. Teotônio Vilela até Av. Atlântica – Estação Transf. Rio Bonito	Jabaquara Capela do Socorro Cidade Ademar
Terminal Jardim Aeroporto	_____	Av. Washington Luis x Av. Vieira de Moraes	Santo Amaro
Terminal Jardim Miriam	_____	Junto ao Corredor Diadema/Brooklin	Cidade Ademar
Terminal Santana	_____	Junto à Av. Cruzeiro do Sul	Santana-Tucuruvi



IV- JUSTIFICATIVAS PARA A IMPLANTAÇÃO DO EMPREENDIMENTO

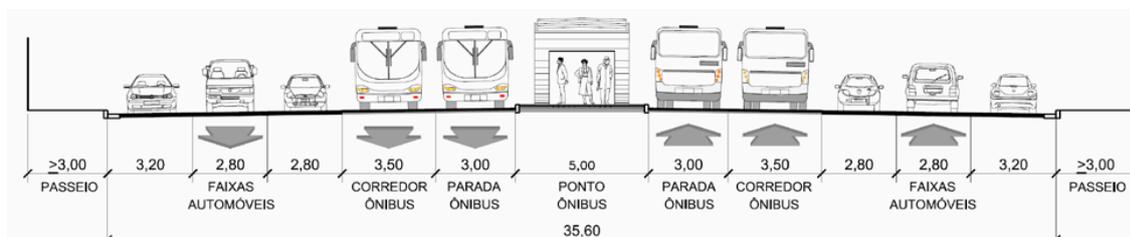
Dentre os objetivos que serão alcançados na implantação do empreendimento Terminais e Sistemas Viários – Região Sul 2, segundo a SPTrans, pode-se elencar os seguintes:

- “Melhoria da qualidade, capacidade e eficiência da oferta de ônibus no eixo norte-sul”;
- “Estimular a diminuição do transporte individual motorizado”;
- “Ampliar as possibilidades de articulação entre “o sistema sobre trilhos e modo não motorizado””;
- “Aumentar a utilização da bicicleta como alimentadora do “sistema principal”;
- “Valorizar os espaços públicos e de pedestres”;
- “Diminuição do tempo de percurso e aumento de oferta de lugares”;
- “Priorização do transporte coletivo sobre o individual”;
- “Melhoria no tratamento paisagístico e integração com o entorno”;
- “Estímulo à migração dos modos motorizados privados para os modos coletivos”.

No que se refere ao aspecto ambiental, em especial, às emissões de poluentes, com a implantação do Projeto dos Terminais e Sistemas Viários - Região Sul 2, estima-se uma redução significativa das emissões de CO em 60%; de HC em 47%; NOx em 45%; MP em 47% e CO₂ em 43%, em decorrência da otimização da frota.

Considerando-se, ainda, o incremento da velocidade nesse corredor, a média da redução das emissões passaria para: CO(75%); HC(62%); NOx(62%); MP(66%); CO₂(55%).

Vista da seção tipo do Trecho 2 na região das paradas



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 e Subprogramas 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 “Terminais e Sistemas Viários – Região Sul 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.

VI- EXIGÊNCIAS A SEREM CUMPRIDAS PELO EMPREENDEDOR

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

1. Realizar estudo de avifauna por trecho e por terminal, devido à extensão do corredor proposto, demonstrando suficiência amostral significativa.
2. Apresentar programa de monitoramento de avifauna, realizado durante as obras e após a implantação do empreendimento. Durante a implantação o monitoramento deverá ser realizado semestralmente e quando em operação no 1º, 5º e 10º anos.
3. O manejo pretendido da vegetação de porte arbóreo, deverá ser realizado de acordo com a Portaria Municipal nº 58/SVMA.G/2013 e mediante celebração do TCA – Termo de Compromisso Ambiental com o DEPAVE/SVMA.
4. Apresentar manifestação do Conselho de Defesa do Parque Estadual das Fontes do Ipiranga, cumprindo possíveis exigências estabelecidas por este, uma vez que o Terminal Jd. Miriam encontra-se na zona de amortecimento do referido Parque.
5. Comprovar a Compensação Ambiental de 0,5 % do valor de referência do empreendimento, em Unidade de Conservação do Grupo de Proteção Integral, conforme estabelece art. 36 da Lei Federal nº 9.985 de 18/07/00. As Unidades de Conservação serão definidas por DUC/DEPAVE-8/SVMA em conjunto.
6. Com relação ao manejo pretendido em Área de Preservação Permanente – APP, apresentar autorização do DEPAVE e anuência da CETESB, bem como firmar Termo de



Compromisso Ambiental – TCA com o DEPAVE/SVMA, cumprindo integralmente o disposto no TCA e na anuência da CETESB.

7. Apresentar o Programa de Compensação Ambiental pela geração de impactos não mitigáveis, em atendimento à Lei Federal nº 9985/00.

8. Apresentar manifestação favorável do DEPLAN/SVMA, quanto às intervenções pretendidas nos Parques Lineares Propostos, decorrentes da implantação do empreendimento.

9. Quanto à intervenção em Área de Proteção e Recuperação dos Mananciais do Reservatório Guarapiranga – APRM-G, apresentar Alvará de Licença Metropolitana, obtido junto à Diretoria de Controle e Licenciamento Ambiental – C da CETESB.

10. Apresentar o Projeto executivo de paisagismo considerando:

- 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 ou ato normativo superveniente que a substitua, e com a Lei Municipal nº 13.646/03, atendendo também ao especificado na Portaria Municipal 61/SVMA/2011, utilizando os exemplares indicados para arborização urbana e atrativas à fauna. Contemplar de preferência as áreas mais próximas às intervenções realizadas. Caso isso não seja possível, deverá ser realizado o plantio de mudas de árvores nas vias paralelas ao trecho atingido, em pontos que ofereçam potencial de plantio, de modo a mitigar os impactos produzidos.

- O Projeto executivo de paisagismo deve contemplar as disposições da Lei Municipal nº 13.646/03 e da Portaria Municipal 60/SVMA/2011.

11. O programa de arborização e ajardinamento deverá acompanhar a consolidação destes, por no mínimo quatro anos, com a apresentação de relatórios técnicos anuais ao DECONT-2/GTAIA, demonstrando a eficiência do programa. Os relatórios deverão ser documentados fotograficamente e conter a Anotação de Responsabilidade Técnica - ART do profissional responsável pelos mesmos. Deverá ainda contemplar campanhas educativas à população, ressaltando a importância de preservação da arborização e ajardinamento implantados.

12. 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.

13. Apresentar 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, contemplando uma proposta de criação de novas praças, compensando as perdas ocorridas em cada trecho do empreendimento.

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

15. Apresentar 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 todos 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 Habitação – SEHAB/HABI, quanto à remoção da população sujeita a reassentamento, em virtude da implantação do empreendimento.

18. Apresentar informações atualizadas a respeito das ações já realizadas na fase de planejamento do empreendimento, no que se refere ao processo de remoção, reassentamento e indenização para as famílias afetadas em função da implantação do Terminal Jardim Aeroporto (comunidades Emboabas e César Ravasco).

19. Apresentar diagnóstico socioeconômico final e cadastramento das famílias atingidas pelas intervenções previstas para a implantação do empreendimento, com detalhamento do perfil destas famílias e cronograma dos reassentamentos e indenizações.

20. Apresentar o Decreto de Interesse Social – DIS e planta, em escala compatível, das áreas definidas para Habitação de Interesse Social – HIS.



21. Apresentar o Termo de Parceria Técnica de Corresponsabilidade entre a SPTrans e Secretaria Municipal de Habitação (SEHAB-HABI), relativa a remoção e reassentamento dos núcleos de favelas denominados Emboabas e Cesar Ravasco.

22. No Subprograma de Reassentamento, elaborar e detalhar um Subprograma de Acompanhamento e Desenvolvimento Comunitário, a ser implantado em um prazo máximo de 12 meses após o reassentamento das populações afetadas.

23. Informar as ações realizadas no âmbito do Programa de Realocação de Equipamentos Sociais, visando garantir que não haja prejuízo e interrupção no atendimento da população que utiliza estes serviços.

24. Apresentar manifestação e anuência das Secretarias e demais órgãos responsáveis pelos equipamentos públicos e sociais a serem afetados pela implantação do empreendimento abaixo elencados e outros que eventualmente possam vir a sofrer intervenção:

- Secretaria Municipal do Planejamento, Orçamento e Gestão:
 - Instituto de Previdência Municipal de São Paulo (Av. Santos Dumont, 1.350 – AP. 23 1 BL B);
- Metrô
 - Área Pública (Av. Tiradentes, s/n);
- Cruz Vermelha Brasileira
 - Cruz Vermelha Brasileira (Av. Moreira Guimarães, 699);
- Companhia de Saneamento Básico do Estado de São Paulo – SABESP
 - Sabesp (Av. do Rio Bonito 2.825);
 - Sabesp (Av. Interlagos, 6.451)
- Empresa Brasileira de Correios e Telégrafos
 - Correios (Av. Interlagos, 2.290)
 - Correios (Av. Senador Teotônio Vilela, 1.084)
- Secretaria Municipal de Desenvolvimento e Assistência Social:
 - CRAS: Centro de Referência de Assistência Social (Av. Interlagos, 5.980);
- Secretaria Municipal de Esportes, Lazer e Recreação – SEME
 - Clube Escola Balneário Geraldo Alonso (Av. Santos Dumont, 1318)
- Secretaria Municipal da Saúde:
 - UBS: Unidade Básica de Saúde Jardim Miriam II (Av. Cupecê, 5.185);



- Secretaria Municipal do Desenvolvimento, Trabalho e Empreendedorismo
 - Centro de Apoio ao Trabalhador - CAT (Av. Interlagos 6122 e Av. Prestes Maia, 913).
- 25.** 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 Mitigação e Monitoramento de Ruídos.
- 26.** 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, bem como por serviços diversos.
- 27.** Apresentar manifestação do Grupo Executivo da PMSP para Melhoramentos Cicloviários – Pró-Ciclista, criado pela Portaria nº 1.918/06 – PREF, para o empreendimento projetado visando o atendimento às normas legais vinculadas ao uso da bicicleta.
- 28.** Apresentar o projeto geométrico de implantação das ciclovias para todo o empreendimento, incluindo os bicicletários previstos, assim como, a definição de prioridades e previsão de recursos para instalação e manutenção da rede cicloviária.
- 29.** Apresentar o Parecer Conclusivo do Conselho Municipal de Preservação do Patrimônio Histórico, Cultural e Ambiental da Cidade de São Paulo - CONPRESP para o Empreendimento “Terminais e Sistemas Viários – Região Sul 2” acerca dos impactos visuais decorrentes da implantação de passarelas, viadutos, alças de acesso etc., ao longo do eixo viário que constitui o corredor, que possam atingir bens tombados e respectivas áreas envoltórias, assim como as tratativas estabelecidas em relação à intervenção direta aos bens tombados Praça Campo de Bagatelle – Resolução nº 02/2005 e Vale do Anhangabaú – Resolução nº 37/92.
- 30.** Apresentar o Parecer Conclusivo do Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico, Arqueológico, Artístico e Turístico – CONDEPHAAT, com relação aos impactos ambientais que possam atingir bens tombados (e/ou em processo de tombamento) e respectivas áreas envoltórias, que possam ocorrer na área de influência do empreendimento “Terminais e Sistemas Viários – Região Sul 2”.



31. Apresentar o Diagnóstico Arqueológico Interventivo para o Empreendimento “Terminais e Sistemas Viários – Região Sul 2” e o Parecer Conclusivo do IPHAN, quanto ao Programa de Diagnóstico Arqueológico Interventivo, conforme prevê a Portaria nº 230, de 17 de dezembro de 2002.
32. Apresentar a Manifestação da Comissão Permanente de Acessibilidade – CPA, órgão colegiado da Prefeitura do Município de São Paulo vinculado à SMPED, para os Projetos de Acessibilidade do empreendimento, adequando-os às deliberações nela contidas.
33. Apresentar projeto de travessias semafóricas, travessias sonoras e passarelas, considerando o levantamento dos equipamentos sociais na ADA e AID, como instituições de ensino, entidades e hospitais, tendo em vista a demanda gerada por estes equipamentos.
34. Apresentar a manifestação do Comitê Gestor em relação à inserção do empreendimento dentro do perímetro da Operação Urbana Consorciada Água Espriada e o mapa de localização do traçado do Corredor 23 de Maio inserido em seus perímetros.
35. Apresentar a manifestação e análise técnica da SP Urbanismo em relação à inserção do empreendimento dentro do perímetro proposto da Operação Urbana Carandiru-Vila Maria e Operação Urbana Diagonal Norte.
36. 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).
37. 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.

38. Apresentar Modelagem no cenário mais crítico, quanto à Dispersão de Poluição Atmosférica e Níveis de Poluição Atmosférica que ocorrerá nos túneis, nos ambientes semi-abertos, nos terminais Santana, Jardim Aeroporto e Jardim Miriam, bem como no entorno desses locais, devido a movimentação de ônibus. Caso necessário, deverão ser apresentadas as respectivas medidas mitigadoras, a exemplo de utilização de exaustão e filtros nos terminais e no interior dos túneis.
39. Apresentar o Cronograma Físico–Financeiro com Previsão de Implantação Parcial de trechos do Corredor, caso não seja possível à 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.
40. Apresentar o Cronograma Físico com Previsão de Implantação de Projeto de drenagem que deverá reduzir os pontos de alagamentos relacionados à micro e macrodrenagem ao longo do eixo viário de intervenção do corredor.
41. Apresentar Parecer Técnico Conclusivo demonstrando que a prevista Implantação do Projeto de Drenagem, de que trata a exigência 40, 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.
42. 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.
43. O empreendedor deverá obter manifestação favorável do Departamento de Gestão do Patrimônio Imobiliário – DGPI da SEMPLA para intervenções nas praças, áreas verdes junto ao viário e demais áreas públicas.



44. Apresentar o detalhamento do Plano de Monitoramento Geotécnico, levando-se em consideração as intervenções que estão previstas para implantação dos corredores e terminais, em especial, a construção de túneis.
45. Apresentar 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.
46. Apresentar 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.
47. Apresentar Plano de Segurança Viária do Corredor Sul 2, com a apresentação de diretrizes e elementos aplicados ao Projeto desse Corredor, que visem a eliminação de riscos de acidentes.
48. 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.
49. Apresentar Parecer Conclusivo de SIURB –PROJ1 quanto à integridade estrutural das galerias de concreto que ficarão sob alguns trechos do Corredor Sul 2, e que estarão sujeitas ao impacto dinâmico referente aos pesos máximos de circulação de ônibus.
50. Apresentar 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.
51. 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: Subprefeituras Capela do Socorro, Cidade Ademar, Jabaquara, Santana/Tucuruvi, Santo Amaro, Sé, Vila Mariana.

52. 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 classificado na categoria de uso não residencial – nR3 - atividades de caráter especial por natureza ou potencialmente geradoras de impacto de vizinhança ou ambiental.
53. 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.
54. 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.
55. Apresentar as Manifestações da Companhia do Metrô, da CPTM, da EMTU e da SPObras em relação ao projeto “Terminais e Sistemas Viários - Região Sul 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 colocados ou em fase de execução, bem como as integrações entre os modais, a serem realizadas nas estações de transferência e terminais de ônibus.
56. Apresentar a manifestação do Corpo de Bombeiros, em relação ao projeto dos túneis propostos para o empreendimento, de acordo com os objetivos e as diretrizes estabelecidas na Instrução Técnica nº 35/2011.
57. Apresentar 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.
58. Deverá ser observado o Artigo nº11, do Decreto nº 47.817, de 26/10/2006, 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.

59. 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.
60. Apresentar um Plano de Interrupção Temporária de Frente de Obras.
61. Apresentar Relatórios semestrais de atendimento às exigências constantes no Anexo Único da presente Licença.
62. 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.
63. Apresentar o cronograma físico-financeiro, contendo todas as etapas de obra de cada Corredor de Ônibus e dos Terminais, incluindo desapropriação, remoção e reassentamento, bem como a execução dos Planos e Programas, atualizando-o semestralmente. Informar as fontes de recursos utilizadas para cada intervenção proposta.
64. A solicitação de LAI para o empreendimento poderá ocorrer por trechos, devendo ser apresentadas as justificativas para essa solicitação.
65. Apresentar a composição e estrutura hierárquica da equipe gerencial responsável pelo empreendimento, bem como as respectivas Anotações de Responsabilidade Técnica – ARTs.
66. Apresentar o Projeto de Gerenciamento de Resíduos Sólidos, em cumprimento ao estabelecido nas disposições do Artigo 24, da Lei Municipal nº 14.803/08.
67. 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.
68. Apresentar um Estudo de Tráfego, considerando a reestruturação do sistema viário localizado ao longo do traçado dos Corredores de Ônibus previstos (transporte coletivo, individual, acesso de pedestres e ciclovias). Esse estudo deverá conter uma análise das



condições atuais de fluxo de todos os modais existentes (automóveis, ônibus, motos, bicicletas, etc.), os horários de realização das medições (diurna e noturna), bem como calcular as projeções futuras para verificar a capacidade de suporte das vias frente à implantação e redimensionamento das faixas quando da implantação dos corredores projetados, inclusive em relação a impossibilidade de utilização das faixas reversíveis nos horários de pico. Deverá ser apresentada, também, uma estimativa da quantidade de linhas de ônibus programadas para esses corredores. Considerar, ainda, nesse estudo a probabilidade de aumento no fluxo de veículos (ônibus, veículos, etc.) provocado pela implantação dos projetos colocalizados.

69. Apresentar o Projeto Executivo (planta e perfil) para todas as intervenções previstas na implantação do empreendimento.
70. Apresentar o Plano de Ataque das Obras para cada Corredor de Ônibus e Terminais, que deverá conter um mapa com a localização e sequência de execução das atividades / intervenções e a descrição das mesmas. No caso de implantação parcial de um mesmo corredor, apresentar justificativa, demonstrar a articulação e interligação dos trechos subsequentes.
71. Os Terminais de Ônibus previstos para serem implantados ao longo do empreendimento “Terminais e Sistemas Viários- Região Sul 2” deverão ser objeto de Licença Ambiental de Instalação – LAI específica, junto ao DECONT/SVMA.
72. As Estações de Transferência previstas para serem implantadas ao longo do empreendimento “Terminais e Sistemas Viários- Região Sul 2” estarão sujeitas a Consulta Prévia, quanto à exigibilidade de licenciamento ambiental, conforme Resolução nº 61/CADES/2001 e Portaria nº 80/2007 – SVMA.

Áreas Contaminadas

73. 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.

74. 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 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.

75. 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.



76. 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.
77. Apresentar detalhamento do Plano de Contingência referente às áreas contaminadas.
78. Apresentar detalhamento do Programa de Gerenciamento de Áreas Contaminadas.
79. Apresentar manifestação da CETESB, quanto à existência de áreas cadastradas no Sistema de Fontes de Poluição – SIPOL, considerando os imóveis inseridos na ADA.

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)