



Resolução n.º 167 /CADES/2014, de 21 de maio de 2014

Dispõe sobre a aprovação do Parecer Técnico n.º 002/CADES/14 elaborado pela Câmara Técnica II – Obras Viárias, Drenagem e Transporte que analisou o Estudo de Impacto Ambiental dos Corredores Capão Redondo / Campo Limpo / Vila Sonia.

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

R E S O L V E:

Art. 1º - Aprovar o Estudo de Impacto Ambiental do Corredor Capão Redondo / Campo Limpo / Vila Sônia, nos termos propostos pelo Parecer Técnico n.º. 002/CADES/2014, da Câmara Técnica II – Obras Viárias, Drenagem e Transporte, na 158ª Reunião Plenária Ordinária, realizada em 21 de maio de 2014.

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

São Paulo, 21 de maio de 2014.

Wanderley Meira do Nascimento

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

Conselheiros que aprovaram a resolução:

ALESSANDRO LUIZ OLIVEIRA AZZONI
AMÉRICO YUKI KIKUTA
ANA MARIA MODOLO DIZ
ANDRÉ DIAS MENEZES DE ALMEIDA
CARLOS CAVALCANTI DE ARAÚJO
CRISTINA ANTUNES
EDUARDO IGNÁCIO DE FARIA
EDUARDO MIKALOUSKAS
EDUARDO STOROPOLI
GEORGE DOI
HELGIS TORRES CRITÓFARO

IVO CARLOS VALENCIO
JOSÉ ANTONIO CRUZ
JOSÉ CARLOS ANDERSEN
MARIA CRISTINA SCANTAMBURLO KIRSNER
MARIA LUCIA TANABE
MARIA ROSA PISANI
MAURO PEREIRA DE PAULA JUNIOR
MONICA DE SÃO THIAGO LOPES
OLGA MARIA SOARES E GROSS
ROBERTO CARLOS MARTINS
VIVIANE DE CAMARGO VALADARES

Coordenador Geral: LUIS EDUARDO PERES DAMASCENO

Secretária Executiva: OCLERES HARKOT



PARECER TÉCNICO nº. 002/CADES/2014

Câmara Técnica II – Obras Viárias, Drenagem, Transporte e Habitação que analisou o Estudo de Impacto Ambiental dos Corredor Capão Redondo/ Campo Limpo/ Vila Sônia

Foi realizada Audiência Pública em 27/12/2013 – Horário: 18h00 na Subprefeitura Campo Limpo, em São Paulo - SP.

Em 18/03/2014 às 14h00min horas na sala de reuniões da SVMA os técnicos do DECONT apresentaram à Câmara Técnica II – Obras viárias, Drenagem, Transporte e Habitação que analisou o Estudo de Impacto Ambiental do Licenciamento Ambiental do Empreendimento **Corredor Capão Redondo/Campo Limpo/ Vila Sônia**, o Parecer Técnico nº 017/DECONT-2/GTAIA/2014.

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

I- INTRODUÇÃO

Visando a melhoria dos serviços públicos de transporte coletivo e apoiando a qualificação e ampliação da infraestrutura da mobilidade urbana no país, o governo federal vem promovendo com o Programa de Mobilidade Urbana, inserido no grupo de programas Cidade Melhor do Programa de Aceleração do Crescimento - PAC-2, no qual se encaixa o referido Corredor.

Como parte integrante deste Programa, que requer investimentos e ações para a 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 de São Paulo. É neste contexto que o empreendimento, ora em licenciamento, e denominado “Corredor Capão redondo/ Campo Limpo/ Vila Sônia”, se enquadra.



II- DA LOCALIZAÇÃO DO EMPREENDIMENTO

O empreendimento proposto está localizado na porção Sudoeste do Município de São Paulo, localizando-se dentro dos limites dos distritos que dá nome ao corredor, sendo que Capão Redondo e Campo Limpo estão situados na área sob a jurisdição da Subprefeitura de Campo Limpo e o distrito de Vila Sônia sob a jurisdição da Subprefeitura de Butantã, Zona Sudoeste do Município de São Paulo.

O seu início será na Estrada de Itapecerica nº 3.222, próximo ao Terminal Capelinha e se desenvolverá ao longo da Avenida Carlos Lacerda, Estrada de Campo Limpo, Rua Padre Correia de Almeida e Avenida Professor Francisco Morato, terminando na altura do nº 4.000 desta última via, próximo à futura estação Vila Sônia do Metrô e futuro terminal rodoviário Vila Sônia, a ser implantado pelo Metrô.

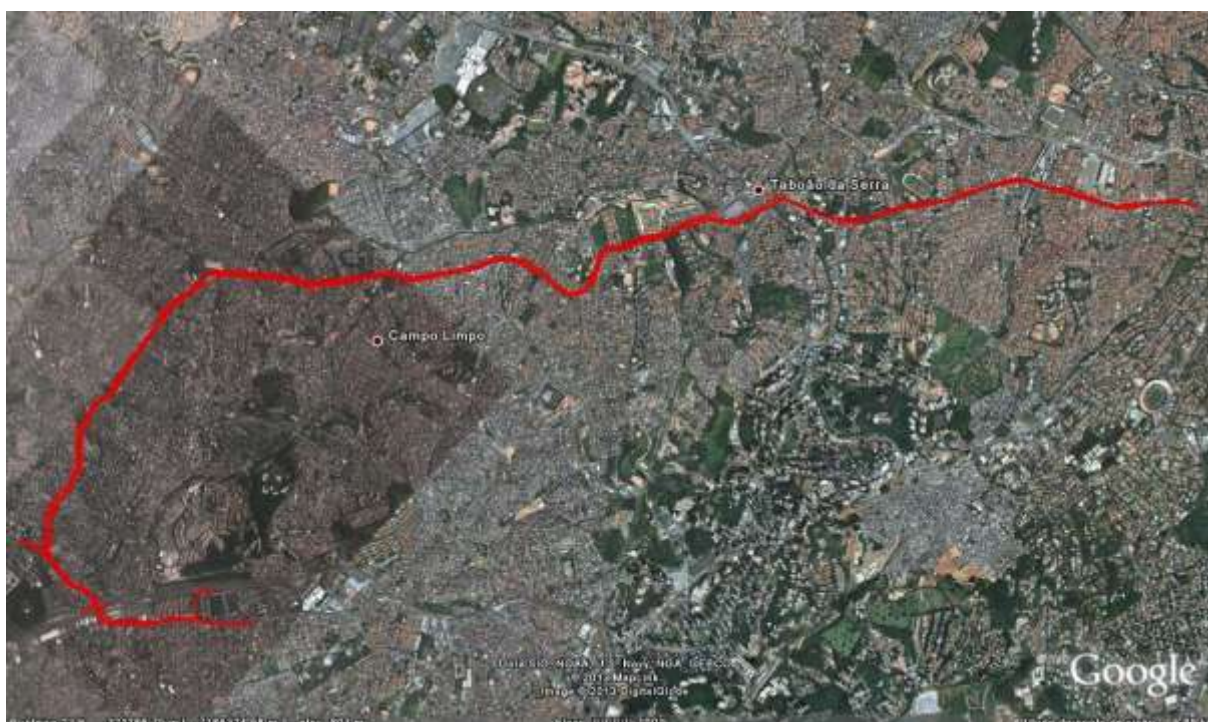


Figura 1 – Localização do Empreendimento



III- DO OBJETO DO LICENCIAMENTO

O projeto proposto no EIA/RIMA, tem como objetivo de licenciamento o Corredor Capão Redondo / Campo Limpo / Vila Sônia, que terá início no Terminal de Ônibus Capelinha existente, tendo seu trajeto ao longo da Estrada de Itapecerica, Av. Carlos Lacerda, Estrada de Campo Limpo e Av. Professor Francisco Morato e término nas proximidades do cruzamento desta última via com a Rua Heitor dos Prazeres, onde se conecta ao corredor de ônibus na Avenida Professor Francisco Morato.

Este corredor propiciará uma melhoria no fluxo de ônibus entre o Terminal de Ônibus Capelinha, o Terminal Metropolitano Capão Redondo, a Linha 5 (Lilás) do Metrô, o Terminal de Ônibus Campo Limpo, o Corredor de Ônibus da Avenida Professor Francisco Morato e a Linha 4 (Amarela) do Metrô. A interligação com a Linha 4 (Amarela) do Metrô ocorrerá inicialmente na estação Butantã e futuramente na Estação Vila Sônia, prevista para a 2ª etapa de entregas desta linha do Metrô.

Os elementos fundamentais para a concepção de soluções para o projeto serão os seguintes:

- Implantação de 12 km de corredor de ônibus a serem instalados no Canteiro Central em ambos os sentidos desde o Terminal de ônibus Capelinha, já existente, conectando ao Corredor de Ônibus na Avenida Professor Francisco Morato, também existente;
- Implantação de 20 pontos de parada no traçado do corredor;
- Implantação de toda a infraestrutura necessária à sua operação;
- Implantação de urbanização e paisagismo ao longo de toda área de intervenção.

IV- JUSTIFICATIVAS PARA A IMPLANTAÇÃO DO EMPREENDIMENTO

O Corredor Capão Redondo / Campo Limpo / Vila Sônia tem como principal objetivo melhorar as condições das vias que formam o corredor que interliga a região do Capão Redondo à Vila Sônia, através da Estrada de Itapecerica, Avenida Carlos Lacerda, Estrada de Campo Limpo e Avenida Professor Francisco Morato. Através



deste viário circulam os ônibus que servem à população desta importante região situada na Zona Sul do município. Atualmente essas vias, apresentam algumas discontinuidades físicas, com reduções nas seções transversais, causando pontos de estrangulamento no tráfego que geram inconvenientes e transtornos à circulação geral, em especial ao transporte coletivo.

Os benefícios esperados da operação futura deste Corredor podem ser apreendidos nos aspectos socioeconômicos e ambientais tendo em vista que haverá uma significativa redução no custo operacional das linhas de ônibus que trafegarão pelo corredor, e também, com os demais veículos em razão do aumento da fluidez do tráfego, redução dos tempos de viagens, redução do número de acidentes, como resultante da organização do trânsito e estruturação dos viários, redução no consumo de combustíveis devido a redução do tempo médio de percurso por estas vias, redução dos custos de manutenção de vias, redução dos congestionamentos e, conseqüentemente, melhoria na qualidade do ar, beneficiando a saúde e proporcionando melhor qualidade de vida para a população desta região.

Este corredor, como outros existentes na cidade, contará com faixas exclusivas de circulação de ônibus em ambos os sentidos, contando com pontos de ultrapassagem ao longo das paradas projetadas.

Desta maneira, haverá um aumento significativo na eficiência dos ônibus que atualmente fazem o percurso entre o Terminal Capelinha e a Avenida Professor Francisco Morato, passando pela Avenida Carlos Lacerda e pela Estrada do Campo Limpo, além das linhas que operam no Terminal Campo Limpo.

Dentre os principais benefícios esperados com a implantação do empreendimento “Corredor Capão Redondo / Campo Limpo / Vila Sônia”, pode-se citar:

- Melhora das condições viárias;
- Aumento na velocidade média dos veículos, logo, redução dos tempos médios de viagens dos usuários;
- O aumento da capacidade de transporte de passageiros;
- O aumento do número de passageiros transportados/hora; e
- O aumento dos níveis de conforto dos passageiros transportados.

V- PRINCIPAIS CARACTERÍSTICAS DO EMPREENDIMENTO



O projeto consiste na adequação do viário existente dos eixos principais do trecho estudado, como a Estrada de Itapecerica, Estrada do Campo Limpo e Avenida Professor Francisco Morato. A adequação do viário consistirá na implantação de duas pistas, separadas por canteiro central, com pelo menos três faixas por sentido, das quais a faixa da esquerda será regulamentada com sinalização horizontal e vertical para uso exclusivo de ônibus.

As principais avenidas que compõem o Corredor são: Estrada de Itapecerica (trecho entre o Terminal Capelinha até a Avenida Carlos Lacerda), com aproximadamente 1,4 km de extensão, Avenida Carlos Lacerda (trecho entre Estrada de Itapecerica e Estrada do Campo Limpo) com aproximadamente 3,3 km, Estrada do Campo Limpo (entre a Avenida Carlos Lacerda e Avenida Professor Francisco Morato) com aproximadamente 4,1 km e Avenida Professor Francisco Morato (entre a Estrada do Campo Limpo e o Corredor Eusébio Matoso existente na altura nas Ruas Éden e Santa Albina) com extensão aproximada de 3,3 km.

A seção tipo do Corredor consistirá em duas pistas com três faixas de tráfego cada uma com 3,5 m de largura, canteiro central de 5,0 m, ciclovia com 2,5 m de largura na pista direita e passeios de 2,5 m em ambos os lados. Na parada, a faixa de ônibus passa a ser de 3,0 m e a faixa de ultrapassagem de 3,5 m. Nas paradas com ônibus com porta à direita, além do canteiro de 5,0 m, está prevista plataforma de ônibus de 3,5 m em ambos os lados, defasados.

VI- CONCLUSÃO

Concluindo, não encontramos impedimentos, legais ou técnicos, para que seja expedida a Licença Ambiental Prévia – LAP para o empreendimento “Corredor Capão Redondo/ Campo Limpo/ Vila Sônia”, atestando sua viabilidade socioambiental, em conformidade com o estabelecido na Resolução CONAMA n°. 237/97 e Resolução n°. 61/CADES/2001, que dispõe que a LAP será concedida na fase preliminar do planejamento do empreendimento ou atividade aprovando sua localização e concepção, sugerindo que esta Licença tenha validade por 02 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 Obras - SP Obras, todas as exigências descritas no tópico que segue.

VII- EXIGÊNCIAS A SEREM CUMPRIDAS PELO EMPREENDEDOR:

1. Apresentar a manifestação da Companhia Ambiental do Estado de São Paulo – CETESB quanto à atribuição do licenciamento ambiental do empreendimento ao Município de São Paulo;
2. Apresentar o Projeto Executivo (planta e perfil) para todas as intervenções previstas na implantação do empreendimento;
3. Apresentar as características da área destinada à instalação do canteiro de obras, informando as atividades e funcionamento atuais, indicando os locais designados para cada tipo de serviço e descrevendo cada atividade prevista;
4. Apresentar a manifestação e anuência da Companhia do Metropolitano de São Paulo – Metrô referente às intervenções previstas no empreendimento proposto;
5. Apresentar a manifestação e anuência da Secretaria Municipal de Infraestrutura Urbana e Obras – SIURB referente às intervenções previstas no empreendimento localizadas dentro da área do “Piscinão Sharp”, localizado na Estrada do Campo Limpo;
6. Apresentar a manifestação das Subprefeituras do Campo Limpo e Butantã quanto à compatibilidade do projeto proposto, em relação às intervenções previstas no Plano Regional Estratégico – PRE (Lei Municipal nº 13.885/2004) das referidas Subprefeituras;
7. No caso de readequações nos Terminais de Ônibus existentes, a serem utilizados pelas linhas do corredor de ônibus previsto, e para a implantação de Estações de Transferências, o empreendedor deverá apresentar ao DECONT/SVMA Requerimento de Consulta Prévia – RCP, solicitando análise quanto à exigibilidade de licenciamento ambiental, conforme Resolução nº 61/CADES/2001 e Portaria nº 80/2007 – SVMA;



8. Apresentar a manifestação técnica da Comissão de Proteção à Paisagem Urbana – CPPU quanto às intervenções previstas no empreendimento;
9. Apresentar a manifestação da Comissão de Análise Integrada de Edificações e Parcelamento do Solo e Câmara Técnica de Legislação Urbanística – CAIEPS/CTLU quanto à implantação do empreendimento;
10. Apresentar a manifestação da Comissão de Avaliação de Empreendimentos Habitacionais de Interesse Social – CAEHIS quanto às intervenções previstas no empreendimento em Zonas Especiais de Interesse Social;
11. Apresentar a manifestação da Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano – SMDU quanto à compatibilidade do empreendimento com a Política Urbana Municipal e à possibilidade de mudança das características de uso e ocupação do solo, geradas em decorrência da implantação do empreendimento;
12. Apresentar a manifestação e análise técnica da Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano – SMDU e de SP Urbanismo, em relação à implantação do empreendimento dentro do perímetro da Operação Urbana Consorciada Vila Sônia.
13. Apresentar o Plano de Ataque das Obras para o empreendimento, que deverá conter um mapa com a localização e sequência de execução das atividades / intervenções e a descrição das mesmas. Apresentar justificativa para possível implantação parcial (não sequencial) do viário e corredor de ônibus proposto. Demonstrar a articulação e interligação dos trechos subsequentes de cada trecho executado;
14. Apresentar a manifestação do Departamento de Controle de Usos de Vias Públicas – CONVIAS, em relação aos procedimentos a serem adotados para a implantação do empreendimento;
15. Atender às disposições constantes no Art. 11 do Decreto Municipal nº 47.817/2006, que regulamenta a Lei Municipal nº 14.023/2005, sobre a obrigatoriedade de tornar subterrâneo todo o cabeamento instalado no Município de São Paulo. 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 13.614/2003 e respectiva regulamentação;

- 16.** Elaborar e detalhar o Plano de Realocação de Interferências, de modo a mitigar possíveis impactos ambientais e paralisação de funcionamento das redes de infraestrutura urbana que serão afetadas pela implantação do empreendimento;
- 17.** Apresentar a manifestação da Secretaria Municipal de Transportes – SMT/CET, quanto à eficácia operacional dos corredores e terminais de ônibus a serem implantados, em função da demanda, do número de linhas que irão operar em cada corredor e do impacto no sistema viário existente;
- 18.** Apresentar um Estudo de Tráfego, considerando a reestruturação do sistema viário localizado ao longo do traçado do Corredor 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 o cálculo das projeções futuras para verificar a capacidade de suporte das vias frente à implantação e redimensionamento das faixas quando da implantação do corredor projetado. Deverá ser apresentada, também, uma estimativa da quantidade de linhas de ônibus programadas para esses corredores. Considerar, ainda, a probabilidade de aumento no fluxo de veículos (ônibus, automóveis, etc.) provocado pela implantação dos projetos colocalizados existentes e previstos na região;
- 19.** Apresentar, após a conclusão do Estudo de Tráfego, os impactos ambientais gerados e as medidas mitigadoras adotadas para as vias de entorno do empreendimento, tendo em vista que poderá ocorrer aumento de tráfego local nas fases de implantação e operação do corredor de ônibus;
- 20.** Detalhar o Plano de Desvio de Tráfego e Sinalização de Obras para a fase de implantação do empreendimento, em relação ao possível aumento de congestionamento na região e tendo em vista a grande movimentação de veículos pesados na ADA e AID do empreendimento;



- 21.** Informar se haverá interferência na operação / funcionamento das faixas exclusivas e linhas de ônibus existentes nas vias destinadas à implantação do corredor de ônibus. Apresentar as ações necessárias dentro do Plano de Desvio de Tráfego;
- 22.** Apresentar as manifestações do Metrô, da CPTM, da EMTU e da SPTrans em relação à implantação do empreendimento, levando-se em consideração a reorganização e a reestruturação dos sistemas de transporte público para a 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;
- 23.** Informar as estruturas dos ônibus a serem utilizados nos corredores (micro ônibus, básico, padron, articulado, biarticulado, entre outros);
- 24.** Apresentar os seguintes esclarecimentos quanto à demanda e capacidade de suporte da frota prevista para o corredor de ônibus proposto:
 - a) Informar o número esperado de passageiros/m² em horários de pico, levando-se em consideração o atendimento dos Níveis de Conforto recomendado por Normas Técnicas nacionais e internacionais vigentes, principalmente em decorrência do acréscimo de usuários nas linhas de ônibus provocado pelo deslocamento de usuários de automóveis;
 - b) Informar como será realizada a operação do corredor de ônibus (“tarifa embarcada” ou “tarifa desembarcada”), descrevendo cada opção;
 - c) Informar a possibilidade de aumento de poluição atmosférica e gases GEE - (gases de efeito estufa), assim como os prejuízos econômico-financeiros para a população não usuária de transportes coletivos, com o possível retardamento do fluxo do tráfego geral (automóveis, VUC- veículos urbanos de carga, etc.);
 - d) Descrever a existência de procedimentos estruturais (a exemplo de inserção de alças, retornos de via, entre outros), caso estejam previstos, que irão auxiliar no funcionamento do corredor de ônibus.
 - e) Com a utilização máxima do número de linhas e número de ônibus/linha (desde que mantido o nível aceitável de conforto ao usuário), informar a expectativa de melhora de velocidade média dos ônibus com a implantação dos corredores;



- f) Informar a previsão quanto ao período de saturação referente à inserção de número de linhas e número de ônibus/linha para o atendimento do acréscimo de ex-usuários de automóveis, levando em consideração a taxa crescente do número de automóveis no Município de São Paulo. Esclarecer se tal projeção leva em conta as novas Diretrizes do Plano Diretor do Município, onde se pretende a redução de mobilidade residência/serviço;
- 25.** Apresentar as informações a serem fornecidas pela SPTrans quanto ao prazo de substituição dos motores existentes nas frotas de ônibus atuais para a tecnologia de motores P-7, considerando o estabelecido na Resolução CONAMA nº 403/2008, principalmente, em relação às linhas de ônibus pertencentes ao corredor proposto;
- 26.** Apresentar o Plano de Segurança Viária para os corredores de ônibus previstos, que deverá conter as diretrizes e elementos aplicados ao Projeto desses corredores, que visem a eliminação de riscos de acidentes;
- 27.** Apresentar as linhas que trafegarão no corredor de ônibus proposto. Esclarecer se o corredor a ser implantado está dimensionado para atender à demanda prevista, tanto em número de veículos como espaços nos terminais existentes, paradas e estações de transferência;

MEIO FÍSICO

- 28.** Apresentar um mapa, em escala adequada, da AID e ADA do empreendimento, contendo a localização e identificação (nomeação) de todos os cursos d'água existentes, indicando inclusive suas características (tipo de canalização, nascente, entre outras). Acrescentar a sobreposição do traçado do corredor de ônibus proposto, apontando as intervenções e transposições viárias previstas em cada córrego;
- 29.** Apresentar um mapa, com sobreposição do traçado e identificação das vias existentes, contendo a indicação de todos os locais com ocorrência de pontos de alagamento e inundação existentes na AID e ADA, obtidos através do Centro



de Gerenciamento de Emergência – CGE. Informar a periodicidade desses eventos através dos dados disponibilizados no CGE, possíveis medidas para mitigar e manter o funcionamento dos corredores, bem como a integridade dos usuários dessas linhas;

- 30.** Apresentar Parecer Técnico Conclusivo com Anotação de Responsabilidade Técnica – ART, demonstrando que a implantação prevista do Projeto de Drenagem é suficiente para a diminuição dos pontos de alagamento existentes;
- 31.** Apresentar a Outorga do Departamento de Água e Energia Elétrica – DAEE, de Direito de Uso ou Interferência, de acordo com o estabelecido na Portaria DAEE nº 717/96, referente às transposições previstas nos cursos d'água, em decorrência da implantação do empreendimento;
- 32.** Apresentar a manifestação técnica da Secretaria Municipal de Infraestrutura Urbana e Obras – SIURB, quanto à integridade estrutural das galerias de concreto localizadas na área do empreendimento, que estarão sujeitas ao impacto dinâmico referente aos pesos máximos de circulação de ônibus;
- 33.** Apresentar o mapa de localização dos pontos de medições de ruído e vibração, em escala adequada, contemplando, além dos pontos analisados, a inclusão de pontos no entorno dos terminais de ônibus existentes e que serão utilizados pelo corredor de ônibus previsto. A medição dos pontos de ruído e vibração, apresentada no EIA/RIMA e Complementações, deverá ser atualizada e realizada no período diurno (das 7h às 22h) e noturno (das 22h às 7h). Todas as medições deverão ser analisadas e comparadas aos parâmetros de incomodidade mais restritivos, estabelecidos no Plano Regional Estratégico – PRE (Lei Municipal nº 13.885/2004) e na NBR 10.151/2000 da Associação Brasileira de Normas Técnicas - ABNT;
- 34.** Apresentar um “Estudo de Impacto Sonoro e Vibração” que contenha a comparação da situação atual com a situação futura (simulação de cenário) na sua condição crítica, em decorrência da implantação do empreendimento, verificando a compatibilidade dos valores obtidos com os níveis de ruído máximo, conforme os parâmetros de incomodidade dispostos no Plano Regional Estratégico – PRE (Lei Municipal nº 13.885/04) nos respectivos zoneamentos



urbanos de entorno do empreendimento e critérios da NBR 10.151/2000. Caso haja desconformidade de compatibilidade de ruído e vibração em pontos receptores sensíveis, deverão ser apresentadas as respectivas medidas mitigadoras;

- 35.** Detalhar o "Procedimento Ambiental para Controle de Ruído", localizado dentro do escopo do "Programa de Controle Ambiental das Obras", incluindo as medições nos terminais de ônibus existentes e o monitoramento nas fases de planejamento, implantação e operação. As medições deverão ser comparadas com os parâmetros estabelecidos na NBR 10.151/2000 e no Plano Regional Estratégico - PRE (Lei Municipal nº 13.885/2004). Incluir também o monitoramento dos níveis de vibração;
- 36.** Realizar medições locais referenciais sobre qualidade do ar, situadas ao longo de todo traçado e principalmente nos terminais de ônibus existentes, que serão utilizados pelas linhas usuárias dos corredores de ônibus, para posterior monitoramento. Apresentar as respectivas medidas mitigadoras;
- 37.** 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.
- 38.** Apresentar um Plano de Interrupção Temporária de Frente de Obras;
- 39.** Apresentar Relatórios semestrais de atendimento às exigências constantes no Anexo Único da presente Licença;
- 40.** 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;



41. Apresentar o cronograma físico-financeiro para todas as obras e intervenções necessárias para a implantação do empreendimento, atualizando-o semestralmente.
42. A solicitação de LAI para o empreendimento poderá ocorrer por trechos, devendo ser apresentadas as justificativas para essa solicitação;
43. 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;
44. Apresentar o Projeto de Gerenciamento de Resíduos Sólidos, em cumprimento ao estabelecido nas disposições do Artigo 24, da Lei Municipal nº 14.803/08;
45. 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 Comunicação Social e Educação Ambiental;
 - de Desapropriação e Reassentamento.
 - de Manejo da Vegetação;
 - de Compensação Ambiental;
 - de Afugentamento e Resgate de Avifauna Silvestre;
 - de Arborização e Ajardinamento;
 - de Recuperação de Área Degradada;
 - de Monitoramento de Fauna.



ÁREAS CONTAMINADAS

- 46.** Apresentar levantamento junto à CETESB quanto à existência de áreas cadastradas no Sistema de Fontes de Poluição – SIPOL, considerando os imóveis inseridos na ADA;
- 47.** Complementar as áreas classificadas como potencialmente contaminadas identificadas no item 18 do EIA, com o levantamento solicitado no item anterior;
- 48.** Informar o endereço completo para cada área identificada como potencial, suspeita ou contaminada na ADA;
- 49.** Apresentar todas as áreas identificadas como AP, AS e AC na ADA e intervenções previstas em mapa em escala 1:5000 ou maior;
- 50.** Autuar Processo Administrativo de acompanhamento da situação ambiental no GTAC por trecho, contendo:
 - 50.1.** 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;
 - 50.2.** Avaliação Ambiental Preliminar para as áreas que sofrerão interferência direta em virtude das obras, classificadas como potencialmente contaminadas na ADA;
 - 50.3.** Avaliação Ambiental Preliminar e Investigação Confirmatória para as áreas que sofrerão interferência direta em virtude das obras, classificadas como suspeitas de contaminação na ADA;
 - 50.4.** Os itens 51.2 e 51.3, 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;
 - 50.5.** Para as áreas classificadas como contaminadas na ADA, apresentar Parecer Técnico atualizado emitido pela CETESB;



- 50.6.** 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;
- 51.** Nos locais previstos para o reassentamento, 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;
- 52.** 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;
- 53.** Apresentar detalhamento do Plano de Contingência a ser adotado no caso de serem encontradas novas áreas contaminadas, suspeitas ou potencialmente contaminadas durante a execução das obras;

MEIO SOCIOECONÔMICO

- 54.** Apresentar a manifestação da Secretaria Municipal de Educação em relação à intervenção parcial na EMEF Mauricio Simão;
- 55.** Apresentar a manifestação da Secretaria Municipal de Assistência e Desenvolvimento Social em relação à intervenção parcial na Associação Assistencial Lar Amor;



56. Apresentar Portaria do IPHAN autorizando o Diagnóstico Arqueológico Interventivo de toda a área do empreendimento. Apresentar, ainda, o respectivo Diagnóstico Interventivo e manifestação favorável do IPHAN, conforme prevê a Portaria n° 230, de 17 de dezembro de 2002 e Resolução SMA n° 034, de 27 de agosto de 2003;
57. Informar se as desapropriações serão totais ou parciais, assim como a destinação das áreas remanescentes, considerando a implicação dessas áreas no balanço de áreas permeáveis;
58. Apresentar todos os Decretos de Utilidade Pública relativos às áreas a serem desapropriadas, necessárias para a implantação do empreendimento;
59. Apresentar o diagnóstico socioeconômico final e o cadastramento das famílias atingidas pelas intervenções previstas para a implantação do empreendimento, com o detalhamento do perfil destas famílias;
60. Elaborar um Plano de Acompanhamento e Desenvolvimento Comunitário, a ser implantado em um prazo máximo de 12 meses após o reassentamento das populações afetadas;
61. Apresentar a manifestação da Secretaria Municipal de Habitação - SEHAB/HABI quanto à remoção da população sujeita ao reassentamento em virtude da implantação do empreendimento;
62. Apresentar a formação dos membros da equipe técnica que será responsável pelas desapropriações e reassentamentos durante as fases de planejamento, implantação e operação do empreendimento;
63. Apresentar o Decreto de Interesse Social – DIS e planta, em escala compatível, das áreas definidas para Habitação de Interesse Social – HIS;
64. Apresentar a Manifestação do Grupo Executivo da PMSP para Melhoramentos Cicloviários – Pró-Ciclista, vinculado à CET, em relação ao empreendimento projetado;
65. O projeto de implantação de ciclovias para o empreendimento, que foi apresentado até o momento de forma parcial, deverá considerar a compatibilização do mesmo com as propostas dos Planos Regionais



Estratégicos da região, tendo em vista a importância de garantir a integração cicloviária do empreendimento como um todo;

66. Apresentar a Manifestação da Comissão Permanente de Acessibilidade – CPA para os Projetos de Acessibilidade do empreendimento, adequando-os às deliberações nela contidas;
67. Considerar, na projeção de travessias semaforizadas, travessias sonoras e passarelas, os equipamentos sociais levantados na ADA e na AID do empreendimento, tendo em vista a demanda gerada por estes;
68. Apresentar um Estudo de Viabilidade Econômica Conclusivo, com a devida ART dos responsáveis pelo Estudo, tendo em vista que a construção dos Corredores implicará na desapropriação de uma grande quantidade de imóveis, ocupada por centenas de comércios de pequeno, médio e grande porte, serviços diversos, e que a estrutura (cadeia) socioeconômica da região poderá ser fortemente abalada com as desapropriações e perda das atividades, não se recompondo em médio prazo, mesmo com ações e medidas que visem reduzir este impacto;

MEIO BIÓTICO

69. 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;
70. Elaborar uma proposta de compensação para cada microbacia hidrográfica que, após a implantação do empreendimento, tenha um balanço negativo de áreas permeáveis. A compensação deve consistir na criação de novas áreas permeáveis;
71. 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 e firmar o Termo de Compromisso Ambiental – TCA com o DEPAVE/SVMA, bem como cumprir integralmente o disposto no TCA e na anuência da CETESB;
72. Apresentar uma proposta de compensação, com a criação de novas praças, considerando as perdas ocorridas em cada trecho do empreendimento;



- 73.** Obter a 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;
- 74.** Refazer e rerepresentar o Estudo da Avifauna. 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;
- 75.** 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, em conjunto, pelo DECONT-2/GTAIA e pelo DUC/DEPAVE-8/SVMA;
- 76.** 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;
- 77.** O Programa de Educação Ambiental deverá ter seu público alvo mais abrangente, incluindo toda a comunidade afetada;
- 78.** O Programa de Afugentamento e Resgate de Avifauna Silvestre deverá ser implementado durante todo o período de obras do empreendimento;
- 79.** Os Programas Ambientais referentes ao meio biótico deverão conter o responsável pela execução e a fonte do recurso financeiro.

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 março de 2014

Claudio Benedito Gurdos

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)

Claudio Benedito Gurdos (SVMA/DECONT - Relator)

Alessandro Azzoni (Associação Comercial de São Paulo)

Angelo Iervolino (Sociedade Ambientalista Leste)

Eduardo Ignácio de Faria (SGM)

Eduardo Storopoli (Universidade Uninove)

Glauco Cugler (SVMA/DEPLAN)

Marta Amélia de Oliveira Campos (ABES)

Olga Maria Soares e Gross (SMDU)

Sergio Krichanã Rodrigues (SIURB)

Secretária Executiva CADES: Ocleres Harkot